

Helsingin yliopisto

Maatalous-metsätieteellinen tiedekunta

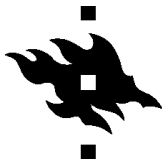
Johanna Lehto

Yhteiskäyttöautot arjen kulkuneuvona

Pro gradu

EE 014447882

Helsinki 2020



Tiedekunta – Fakultet – Faculty Maatalous-metsätieteellinen tiedekunta		Koulutusohjelma – Utbildningsprogram – Degree Programme Elintarviketalouden ja kulutuksen maisteriohjelma	
Tekijä – Författare – Author Johanna Lehto			
Työn nimi – Arbetets titel – Title Yhteiskäyttöautot arjen kulkuneuvona			
Oppiaine/Opintosuunta – Läroämne/Studieinriktning – Subject/Study track Kuluttajaekonomia			
Työn laji – Arbetets art – Level Pro gradu		Aika – Datum – Month and year Maaliskuu 2020	Sivumäärä – Sidoantal – Number of pages 55
Tiivistelmä – Referat – Abstract			
<p>Tutkin pro gradu työssäni ihmisten käytänteitä ja rutiineja arjen kulkuneuvovalintoihin liittyen. Taloyhtiöiden tarjoamat yhteiskäyttöautot osoittautuivat kiinnostavaksi tutkimusaiheeksi, sillä ne eivät ole yleistyneet kuluttajien käytössä palveluiden olemassaolosta huolimatta. Tavoitteena oli tutkia, millaisia käytänteitä ja rutiineja kuluttajien arkielämän kulkuneuvovalintoihin liittyy, miten rutiineihin vaikuttavat elementit vaikuttavat kulkuneuvon valintaan ja miten käytänteitä voisi muuttaa, jotta ihmiset omaksuisivat yhteiskäyttöautot osaksi arkirutiineja. Tutkimukselle oli tarve, koska jakamistalouden markkinoille on ennustettu suurta kasvua lähitulevaisuudessa, mutta Suomessa palvelujen käyttö on yleistynyt hitaasti.</p> <p>Tutkimuksen taustateorianä käytettiin käytäntöteoriaa, joka sopii arkielämän ja sen rutiinien tutkimiseen. Työssäni hyödynnettiin käytäntöteoriassa käytettyä kolmijakoa, missä arjen käytäntöä tarkastellaan materiaalien, kompetenssien sekä merkityksien ja symbolien kautta. Käytin kolmijakoa tutkimusten tulosten analyysin pohjana. Tutkimus toteutettiin teemahaastatteluin, ja sen aineisto kerättiin keväällä 2019. Tutkimuskohteena olivat sellaiset helsinkiläiset, joilla on mahdollisuus käyttää yhteiskäyttöautoja taloyhtiöissä.</p> <p>Tutkimuksessa selvisi, että haastateltavat antavat monia erilaisia merkityksiä arjen kulkuneuvolle. Haastateltavat listasivat ensisijaiseksi arjen kulkuneuvokseen oman auton, polkupyörän ja julkisen liikenteen. Materiaalielementeistä esiin nousivat valittu kulkuneuvo, matkaan tarvittavat muut investoinnit kuten pyöräilyvarusteet, sekä perheellisillä vastaajilla lastentarvikkeet. Kompetensseista eniten keskusteltiin kulkuneuvon varaamisesta, mikä on välttämätöntä yhteiskäyttöauton kanssa. Varaamista ei kuitenkaan vaadita muiden kulkuneuvojen käytössä. Kulkuneuvon valinnalle löytyi erilaisia merkityksiä. Auton omistajat arvostivat auton tuomia mahdollisuuksia ja sen helppoutta. Polkupyöräilijälle työmatka oli liikuntaa, omaa aikaa ja harrastus. Julkisen liikenteen käyttäjille matka-aika oli rauhoittumista kiireen keskellä ja helppo tapa liikkua keskusta. Jotta arjen kulkuneuvon valintaan liittyviä rutiineja voisi muuttaa, tulisi palvelua tarjoavien yritysten yhdessä taloyhtiöiden ja kaupungin kanssa kehittää palvelujaan vastaamaan paremmin arjen tarpeita. Haastateltavien mielipide yhteiskäyttöautoista oli, että ne ovat liian kalliita, hankalia käyttää ja varata, niitä on vaikea parkkeerata ja yhteiskäyttöhyödykkeiden uhkana on, että muut käyttäjät sotkevat yhteisen auton. Yhteiskäyttöautoa ei pidetty realistisena vaihtoehtona muille arjen kulkuneuvoille. Autoista tulisi tiedottaa enemmän, infrastruktuuria tulisi kehittää ja asukkaille tulisi mahdollistaa nykyistä halvempi autojen käyttö.</p>			
Avainsanat – Nyckelord – Keywords Jakamistalous, yhteiskäyttö, yhteiskäyttöautot, kuluttaja, käytäntöteoria, rutiinit, arkielämä			
Ohjaaja tai ohjaajat – Handledare – Supervisor or supervisors Visa Heinonen, Eliisa Kylkilähti			
Säilytyspaikka – Förvaringsställe – Where deposited HELDA - Helsingin yliopiston digitaalinen arkisto / HELDA - Helsingfors universitets digitala publikationsarkiv / HELDA - Digital Repository of the University of Helsinki Taloustieteen laitos			
Muita tietoja – Övriga uppgifter – Additional information			

Sisällysluettelo

1 Johdanto	4
2 Tutkimusasetelman kuvaus	7
2.1 Aiempi tutkimus	7
2.2 Tutkimuskysymykset ja tutkimusongelma	8
3 Omistamisesta yhteiskäyttöön	10
3.1 Omistamisen merkitys kulutuksessa	10
3.2 Yksityisautoilu ja auton omistamisen symboliikka	11
3.3 Yhteiskäyttöautomarkkinat ja kasvunäkymät	13
3.4 Yhteiskäyttöautojen käyttö kaupungeissa	15
4 Otteita käytäntöteoriasta	17
4.1 Käytäntöteorian elementit	18
4.2 Käytäntöjen muokkaaminen	20
5 Tutkimuksen aineisto ja tutkimusmenetelmä	24
5.1 Työn tutkimusote	24
5.2 Tutkimuksen toteutus ja aineiston keruu	25
5.3 Aineiston analyysi	28
6 Tutkimuksen tulokset	30
6.1 Käytäntöteorian elementit kulkuneuvon valinnassa	30
6.1.1 Materiaalielementti	31
6.1.2 Kompetenssielementti	34
6.1.3 Merkitykset ja symbolit	37
7 Johtopäätökset	42
7.1 Tutkimuksen yhteenveto	42
7.2 Pohdinta käytäntöjen muokkaamisesta	45
7.3 Tutkimuksen luotettavuus	48
7.4 Jatkotutkimus	48
Lähdeluettelo	50
Liitteet	55
Haastattelurunko	55

1 Johdanto

”Why Not Share Rather Than Own?”

Näin artikkelinsa otsikoi Russell Belk (2007), joka on tutkinut paljon jakamistaloutta ja hyödykkeiden yhteiskäyttöön liittyviä yhteiskunnallisia ja kulttuurillisia ilmiöitä. Belkin (1988) mukaan hyödykkeiden omistaminen on kuluttajille tapa ilmaista itseään ja identiteettiään. Omistusoikeuteen perustuvat kulutustavat ja -käytännöt ovat olleet keskeisessä roolissa kulutustutkimuksessa, ja esimerkiksi kuluttajan luomaa tunnesidettä omistamiinsa hyödykkeisiin on tutkittu paljon. Bardhin ja Eckhardtin (2012, 881-882) mukaan markkinoille on viimeisten vuosikymmenten aikana syntynyt vaihtoehtoisia tapoja hankkia, käyttää ja kuluttaa hyödykkeitä. He kirjoittavat, että kuluttajilla on mahdollisuus saada omistamisen sijaan käyttöoikeus hyödykkeisiin ja ovat valmiita maksamaan väliaikaisesta käyttöoikeudesta.

Maisterintutkielmassani tutkitaan yhteiskäyttöhyödykkeiden toimivuutta kuluttajien arjessa. Aihe rajautui käsittelemään liikenteen jakamistaloutta ja yhteiskäyttöautoja, sillä niiden muodot ovat suhteellisen helposti rajattavissa ja kuluttajille ymmärrettävissä. Yhteiskäyttöautolla tarkoitetaan autoa, jonka käyttäjät eivät omista autoa vaan maksavat auton käytöstä. Käytännössä yhteiskäyttöauton varaaminen toimii digitaalisen alustan kautta: kirjautunut jäsen voi varata auton sovelluksesta, josta vapaana olevan auton paikannetaan ja otetaan käyttöön. Autolle saavuttuaan käyttäjä saa ovet auki sovelluksen kautta, minkä jälkeen auto on valmis käytettäväksi.

Jakamistalouteen ja yhteiskäyttöpalveluihin liittyvät määritelmät eivät ole vielä vakiintuneet käytössä. Osittain siksi, että eri toimintamalleilla on samankaltaisuuksia, mutta käytännön toiminnassa eroja. Työ- ja elinkeinoministeriö (2017a), määrittelee julkaisuisaan jakamistalouden olevan kahden yksityisen kuluttajan välillä olevaa, vajaakäytöllä olevien hyödykkeiden jakamista digitaalisten alustojen kautta. Yhteiskäyttöön perustuvat palvelut luetaan usein jakamistalouden alaisiksi, vaikka jaettava hyödyke ei olisikaan yksityisomistuksessa. Tässä maisterintutkielmassa käytetään Hamarin Sjöklintin ja Ukkosen (2016) yhteiskäyttöhyödykkeiden määritelmää niiden kuuluvan laajan jakamistalouden alle, mutta olevan siitä erillinen osa yhteisöllisen kuluttamisen vuoksi.

Autojen yhteiskäyttö on tällä hetkellä yhteiskäytön ja jakamistalouden muodoista tunnetuin ja markkinoilla eniten esillä (Botsman & Rogers, 2010). Esimerkkejä toimialalta ovat yhteiskäyttöautoja Euroopan alueella välittävä Blox car, sekä Suomenkin suurimmissa kaupungeissa menestyneet kaupunkipyörät. Tämän työn tutkimuskohteena olevat yhteiskäyttöautot ovat 24Rentin omistuksessa, joka välittää yhteiskäyttöautoja taloyhtiöihin.

Tutkimusaiheeni on ajankohtainen, sillä kaupunkialueella toimivalla autojen yhteiskäyttötoiminnalla voi olla merkittäviä ympäristövaikutuksia tulevaisuudessa. Motiva Oy:n vuonna 2011 teettämän tutkimuksen mukaan yhdellä yhteiskäyttöautolla voitaisiin korvata 4-20 yksityisautoa kaupunkialueella. Työ- ja elinkeinoministeriön (2017b) mukaan Suomi on sitoutunut vähentämään liikenteen kasvihuonepäästöjä 50 prosentilla vuoteen 2030 mennessä.

Yhteiskäyttöautot ovat tapa vähentää autoilua ja liikenteen ympäristörasitetta erityisesti kaupunkialueilla. Kuitenkaan toiminta ei toistaiseksi ole lähtenyt Suomessa lentoon, kuten osassa Euroopan maita. Taneli Vaskelaisen (2018) väitöskirjassa kuvattiin Suomen yhteiskäyttöautoilun tilaa vertaamalla sitä Saksan malliin. Tammikuussa 2020 uutisoitiin, että maailman suurin yhteiskäyttöautoja välittävä yritys Drive Now lopettaa toimintansa Suomessa (Parviala 2020). Tämä muutos tapahtuu samalla, kun Keski-Euroopassa yhteiskäyttöautojen markkinat kasvavat vuosittain. Ymmärtämällä millaisia asioita kuluttajat arvottavat arkiliikkumisessaan, voidaan yhteiskäyttöautojen toimintaa ja markkinointia kohdentaa vastaamaan paremmin kuluttajien tarpeita. Näin on mahdollista saada yhteiskäyttöautoilu toimimaan myös Suomessa.

Maisterintyössäni tutkitaan yhteiskäyttöautojen sopivuutta kuluttajien arkiin. Warden (2015, 126-127) mukaan ihmisen arki koostuu opituista rutiineista ja käytänteistä, joita tulee ymmärtää, kun tutkitaan kuluttajan päätöksentekoa. Rutiinit tuovat arkeen toistoa, mikä helpottaa kuluttajan tekemiä päätöksiä, tuo turvallisuudentunnetta ja auttaa sopeutumaan toimintaympäristön mahdollisiin muutoksiin. Teoreettisena taustana työssäni on käytäntäteoria (practice theory), jonka kautta arkirutiineja ja niihin vaikuttavia elementtejä on mahdollista tutkia.

Lähden luvussa 2 liikkeelle tutkimukseni taustoista, aiemmin tehdystä tutkimuksesta ja tutkimusaukosta, sekä käyn läpi maisterintutkielmani tutkimuskysymykset. Luvussa 3

käsittelen auton omistamisen symboliikkaa ja merkityksiä – ei vain kulkuneuvona, vaan myös osana kuluttajan identiteettiä. Tämän tuon luvussa esiin tämän hetken tilanteen yhteiskäyttöautojen markkinoilla, millaiseksi ne ovat kehittyneet Euroopassa, ja mikä tilanne Suomessa on. Luvussa 4 käsitellään niitä käytäntöteorian osa-alueita, jotka ovat mukana tutkimuksessani. Esittelen luvussa käytäntöjen kolme elementtiä, jotka ovat pohjana analyysilleni, sekä rutiinin muuttumiseen liittyviä ja siihen vaikuttavia osatekijöitä. Tutkimuksen aineiston ja tutkimusmenetelmän esittelen luvussa 5, jonka jälkeen käsittelen tutkimustuloksia luvussa 6. Tutkielman lopussa luvussa 7 teen tutkimustuloksista yhteenvedon ja johtopäätökset, joissa vastaan tutkimuskysymyksiin ja annan ehdotuksen siitä, millaisilla tekijöillä yhteiskäyttöautoilua kuluttajien arjessa voisi lisätä.

2 Tutkimusasetelman kuvaus

Tämän luvun tarkoituksena on syventää ymmärrystä tutkielmani lähtökohdista. Kuvailen alaluvussa 2.1 tutkielmani taustalla vaikuttavaa aiempaa tutkimustyötä. Perustelen aiemman tutkimuksen kautta tutkimusaukon ja oman maisterintutkielmani tärkeyden yhteiskäyttöautojen yleistymisen ymmärtämisessä. Aiemman tutkimuksen kautta pääsen kohti tutkielmani tutkimuskysymyksiä, jotka esittelen luvussa 2.2.

2.1 Aiempi tutkimus

Jakamistalouteen ja yhteiskäyttöön perustuvia hyödykkeitä ja palveluita on tutkittu viimeisten vuosien aikana runsaasti. Työni alkusitaatin Russell Belk on julkaissut monia tutkimuksia jakamistalouden tulevaisuudesta ja yhteiskäyttöön liittyvistä kulttuurisista ja opituista käytänteistä. Käytän tutkimuksessani taustateorianaa paljon myös Fleura Bardhin ja Giana Eckhardtin tutkimustyötä yhteiskäyttöhyödykkeistä. Heidän tutkimuksena on työni kannalta mielenkiintoista, sillä kohteena heilläkin on ollut nimenomaan autoilun muuttuminen ja yhteisautojen käytön taustalla vaikuttavat tekijät.

Suomen yhteiskäyttöautomarkkinoilta on tehty vähän tutkimusta viime vuosina, ja julkaisut ovat olleet kaupallisia. Nesteen vuonna 2019 teettämässä paneelitutkimuksessa selvisi, että kuluttajia ei kiinnosta autojen yhteiskäyttö; vain 7 prosenttia panelisteista sanoi olevansa kiinnostunut yhteiskäyttöautojen käytöstä (Neste Oyj 2019). Julkaisun mukaan yhteiskäyttöautojen suosio laski vuodesta 2018, jolloin 15 prosenttia vastaajista sanoi olleensa kiinnostunut autojen yhteiskäytöstä. Paneeli oli Nesteen kokoama, ja kyselyn vastaajamäärä oli 250.

Viime vuosien kattavin tutkimus yhteiskäyttöautojen kasvunäkymistä Suomessa on Liikenneviraston vuonna 2018 julkaisema kuluttajatutkimus. Liikennevirasto (2018) teki laajan selvityksen yhteiskäyttöautojen mahdollisuuksista kuluttajanäkökulmasta. Tutkimuksessa hyödynnettiin kvantitatiivista, kyselylomakkeella kerättyä dataa, sekä haastatteluilla kerättyä laadullista aineistoa. Vuonna 2018 toteutetussa tutkimuksessa selvisi, että yhteiskäyttöautot sopivat kuluttajien elämään paremmin kakkosautona vastaamaan arjesta poikkeaviin tarpeisiin esimerkiksi lomamatkan tai muuton ajaksi. Vuonna 2018 Jyväskylän yliopiston Taneli Vaskelainen teki väitöstutkimuksensa Saksan yhteiskäyttöautomarkkinoista, jotka ovat kirjoittajan mukaan kymmenen vuotta Suomen tilannetta edellä.

Käytäntöteoriasta (practice theory) on tutkimuskentässä useita erilaisia näkökulmia ja muunnelmia, ja sitä on käytetty yhteiskuntatieteellisessä tutkimuksessa paljon. Tässä maisterintutkielmassa pohjana on muutamien tutkijoiden päänäkemykset teoriasta. Käytäntöteorian mukaan rutiinin vaikuttavat kolme elementtiä, jotka esitelen luvussa 4.1, esitteli tutkimuksessaan Shove, Watson ja Pantzar (2012). Spurling, McMeekin, Shove, Southerton ja Welch (2013) jakoivat käytäntöjen muokkaamisen vaihtoehdot kolmeen, ja tuota jakoa käytän tässä työssä analysoidessani tutkimustuloksia. Yksi käytäntöteorian pioneereista on Alan Warde, jonka tutkimustyö kestävämpien kulutustottumusten ja käytäntöteorian yhteydestä on osa teoriaosuuttani. Sen lisäksi se toimii taustalla tutkimuksessani yhteiskäyttöautojen mahdollisuuksista tulla osaksi suomalaisten arkirutiineja.

2.2 Tutkimuskysymykset ja tutkimusongelma

Tutkin maisterintutkielmassani yhteiskäyttöautoiluun liittyviä käytänteitä. Tavoitteena on löytää toisiinsa kytkeytyviä osatekijöitä, jotka muuttuessaan vaikuttavat positiivisesti autojen yhteiskäytön kasvuun. Arkirutiinien kautta pääsen käsiksi osatekijöihin, jotka vaikuttavat kulkuneuvojen käyttöön tällä hetkellä. Rutiinien ja niihin vaikuttavien elementtien avulla on mahdollista tarkastella, mitkä tekivät yhteiskäyttöautojen tämän hetkessä toiminnassa ovat sellaisia, ettei niiden täyttä potentiaalia välttämättä hyödynnetä arjen liikenteessä.

Suomi on suurelta osin harvaan asuttua, ja yhteiskäytölle otollisin markkina-alue on pääkaupunkiseutu, missä välimatkat ovat suhteellisen lyhyitä ja kaupunkialueen infrastruktuuri mahdollistaa teoriassa yhteisautojen käytön. Tästä syystä olen rajannut tutkimusalueekseni pääkaupunkiseudun. Pääkaupunkiseudun ulkopuolella yksityisautoilu voi olla perusteltua, kun välimatkat ovat pitkiä ja vaihtoehtoisia kulkemistapoja ei välttämättä ole. Yhteiskäyttöön ja jakamistalouteen liittyvien käytänteiden tutkiminen on näin ollen mielekkäämpää siellä missä todennäköiset markkinat ovat.

Tämän maisterintutkielman tutkimusaukko muodostuu Liikenneviraston (2018) tutkimuksen pohjalta. Liikennevirasto julkaisi vuonna 2018 tutkimuksen yhteiskäyttöautojen kasvumahdollisuuksista ja potentiaalista kuluttajanäkökulmasta (Liikennevirasto 2018). Tutkimuksessa selvisi yhteiskäyttöautojen olevan kuluttajille ratkaisu ensisijaisesti arjesta poikkeaviin menoihin, esimerkiksi lomamatkalle tai avuksi muutossa. Se omaksuttiin ensisijaisesti kakkosautoksi, ei korvaamaan nykyistä

omistusautoa. Jotta yhteiskäyttöautot saataisiin osaksi suomalaisten arkirutiineja, on mielekästä tutkia, millaiset elementit arjessa joko mahdollistavat tai estävät yhteiskäyttöautojen yleistymistä. Liikenneviraston tutkimuksen tuloksista huomaa, että tekemälleni tutkimukselle on tarve. Koska käytäntöteoriassa käsitellään arjen rutiineja ja toisiinsa sitoutuvia käytänteitä, on se luonnollinen taustateoria tutkimukselleni.

Tässä maisterintutkielmassa yhteiskäyttöautoilua lähestytään arjen näkökulmasta: millaiset käytänteet ja rutiinit vaikuttavat kuluttajan arkeen niin, että yhteiskäyttöautoa ei koeta mahdolliseksi kulkuneuvoksi korvaamaan omaa autoa. Toisaalta tutkitaan myös, millaiset osatekijät arjessa mahdollistaisivat yhteiskäyttöautojen käytön kasvun kuluttajien arjessa. Tässä työssä tutkitaan, mitkä rutiineihin vaikuttavista osatekijöistä tulisi muuttua, jotta yhteiskäyttöautojen käyttömäärät kasvaisivat ja tulisivat osaksi arkiliikennettä.

Lähestyn aihetta seuraavilla tutkimuskysymyksillä:

Millaisia käytänteitä ja rutiineja kuluttajien arkielämään liittyy kulkuneuvon valinnassa?

Miten rutiineihin vaikuttavat osatekijät vaikuttavat kulkuneuvon valintaan?

Miten käytänteisiin voisi vaikuttaa tai niitä voisi muuttaa, jotta ihmiset omaksuisivat autojen yhteiskäytön osaksi arkirutiineja?

Tutkimus toteutettiin laadullisena maaliskoukokuussa 2019, jolloin tein teemahaastatteluja potentiaalisille yhteiskäyttöautoilijoille. Sain haastateltavat vuokra-asuntoja välittävän Lumon asukkaista, joilla on mahdollisuus yhteiskäyttöautojen käyttöön taloyhtiön puolesta. Lumo on tarjonnut asukkailleen 24Rentin yhteiskäyttöauton vuodesta 2016 alkaen. Teoreettisena viitekehyksenä käytän yhteiskuntatieteellisissä tutkimuksissa enemmän hyödynnettyä käytäntöteoriaa, jonka periaatteita esittelen luvussa kaksi.

3 Omistamisesta yhteiskäyttöön

Tässä luvussa tuon esiin perinteisen, omistusoikeuteen perustuvan kuluttamisen taustasyitä ja nostan perusteluita sille, miksi markkinoille on tullut vaihtoehtoisia tapoja kuluttaa. Luvussa pohditaan myös, miksi kulutus muuttuu hitaasti ja miksi uudet kuluttamisen muodot eivät ole yleistyneet vauhdilla. Luvussa 3.1 tarkastellaan auton omistamiseen liittyvää symboliikkaa ja merkityksiä, sekä miten yksityisautosta tuli niin suuri osa länsimaalaista kulutusta. Yhteiskäyttöautoja ja niiden markkinoita käsittelen luvuissa 3.2 ja 3.3, joiden tarkoituksena on tuoda lukijalle kattava käsitys tämän hetken tilanteesta yhteiskäyttöautojen markkinoilla. Luvuissa kerrotaan yhteiskäyttöautojen markkinoista Euroopassa, Suomen markkinoiden tämän hetken tilanteesta ja kasvuennusteista. Tämän lisäksi kerron konkreettisemmin, millaisia erilaisia yhteiskäyttöön perustuvia autoilun malleja markkinoilla on.

3.1 Omistamisen merkitys kulutuksessa

Rifkinin (2000) mukaan omistamista ja omistusoikeutta on pidetty länsimaalaisen kulutusyhteiskunnan kulmakivenä (Bardhi & Eckhardt 2012, 883). Kulutusyhteiskunnan ja markkinoiden rakenne perustuu ajatukseen, että ihmisellä on tiettyjä kulutustarpeita, joita hän tyydyttää ostamalla hyödykkeitä markkinoilta. Tarpeen tyydyttäminen ostamalla ja itsensä ilmaiseminen tavaroiden avulla ovat kulttuurisesti normaalina pidettyjä käytäntöjä. Lisäksi omistamiseen liittyy omaisuuden kartoittamisen periaate ja usko pidemmän aikavälin voittoihin omistamien hyödykkeiden avulla. (Bardhi & Eckhardt 2012, 883.) Perinteisessä kuluttamisessa yhtenä perusperiaatteena on, että omistusoikeus siirtyy sille, joka haluaa hyödykkeen käyttöönsä.

Edellä kuvattu perinteinen, hyödykkeiden omistamiseen perustuva kuluttaminen on kuitenkin murroksessa. Bardhi ja Eckhardtin (2012, 883–884) mukaan kuluttajat arvottavat kulutustottumuksiaan uudelleen ja pohtivat omistamisen merkitystä elämässään erilaisesta näkökulmasta kuin aiemmin. Kirjoittajien mukaan omistamista pohditaan suhteessa hyvinvointiin ja muuttuviin arvoihin, jotka ohjaavat kulutusta. Omistamisen sijaan kuluttajaa on alkanut kiinnostaa hyödykkeiden kautta saatavat kokemukset. Siinä missä kuluttaja osti ennen hyödykkeen itselleen, hän on nykyään yhä useammin valmis maksamaan käytöstä saaduista kokemuksista ilman omistusoikeutta. Hamarin ynnä muiden (2016) mukaan kulutusta muuttavat kasvanut huoli oman toiminnan vaikutuksista ympäristöön, ilmastonmuutokseen sekä yhteiskuntaan. Bardhin ja Eckhardtin (2012)

mukaan epävarmuustekijät tulevaisuudesta, sosiaalisesta yhteenkuuluvuudesta ja työmarkkinoiden epävakaus edistävät kuluttajien siirtymistä perinteisestä omistajuudesta jakamistalouden ja yhteiskäyttöhyödykkeiden käyttäjiksi.

Edellä mainitut epävarmuustekijät muovaavat kulutustottumuksiamme ja perinteisiä malleja kuluttaa. Ne avaavat markkinat uudentilaisille kuluttamisen muodoille, esimerkiksi käyttöoikeuteen perustuville yhteiskäyttöhyödykkeille. Hyödykkeiden jakaminen ja yhteiskäyttö eivät kuitenkaan ole modernissa yhteiskunnassa keksittyjä talouden muotoja, vaan ihmiset ovat aina jakaneet läheisilleen omaisuuttaan – oli kyse sitten aineettomasta tai aineellisesta omaisuudesta (Frenken & Schor, 2017). Schorin (2014) mukaan nykypäiväisessä jakamistaloudessa uutena asiana mukaan on tullut konkreettisten hyödykkeiden jakaminen tuntemattomien kuluttajien kanssa. Kehittyneet markkinat, digitalisaatio ja uudet kaupanteon muodot mahdollistavat hyödykkeiden yhteiskäytön tuntemattomien kanssa. Aiemmin taas tavarahyödykkeitä jaettiin ja lainattiin lähinnä omille perheenjäsenille.

Epävarmuustekijät kulutusyhteiskunnassa luovat siis mahdollisuuksia yhteiskäyttöhyödykkeiden markkinoiden kasvulle tulevaisuudessa. Toisaalta omaisuuden yhteiskäyttöä hillitsee tai joissain tapauksissa jopa estää kuluttajien materialismi. Belk (2007, 131) sanoo materialismin vähentävän yhteiskäytön ja konkreettisten hyödykkeiden jakamisen mahdollisuutta, sillä osa kuluttajista mieltää omaisuuden olevan avain onnelliseen elämään ja maksimaaliseen hyvinvointiin. Toinen syy vieroksua omaisuuden yhteiskäyttöä, onnellisuuskäsityksen lisäksi, on hänen mukaansa kuvitelma rajallisista resursseista: ”jos annan omaisuuttani toisen käyttöön, se on kuluttajan omasta hyvinvoinnista pois”. Tämä yksityiskohta on omassa tutkimuksessanikin mielenkiintoinen, sillä osa haastateltavista pohti yhteiskäyttöä nimenomaan tästä näkökulmasta. Vaikka tämän tutkimuksen yhteiskäyttöautot tulevat 24Rentiltä, yhteiskäytöstä puhuttaessa nousi esiin tunteuksia myös oman omaisuuden jakamisesta. Selvisi, että into yhteiskäyttöön oli erilainen, jos kuluttaja puhui oman omaisuuden jakamisesta verrattuna tilanteeseen, missä yhteiskäyttöauto oli ulkopuolisen toimijan omistuksessa. Käsittelen asiaa haastattelujen kautta tarkemmin luvussa 6.1.

3.2 Yksityisautoilu ja auton omistamisen symboliikka

Tilastokeskuksen (2019) mukaan Suomessa oli vuonna 2018 yli viisi miljoonaa liikennekäytössä olevaa ajoneuvoa. Näistä ajoneuvoista yli puolet eli 2,7 miljoonaa oli

ajokäytössä olevia henkilöautoja. Liikenneviraston (2018) karkean arvion mukaan 75 prosentilla Suomen kotitalouksista on henkilöauto käytössä. Erot Suomen eri alueiden välillä ovat kuitenkin merkittäviä, sillä esimerkiksi Helsingin alueella kotitalouksista 56 prosentilla on henkilöauto käytössä. Henkilöautojen määrän kasvu on ollut tasaista koko 2000-luvun, ja Tilastokeskuksen (2019) mukaan kasvu oli noin prosentin luokkaa vuoden 2017-2018 aikana.

Tavarat ja omistetut hyödykkeet, kuten omistusautot, viestivät kuluttajien identiteetistä (Belk 1988). Jotta tavaran merkityksen ihmiselle voisi ymmärtää, tulee sitä tarkastella osana kuluttajaa: ihminen antaa tavaralle, joko tiedostamattaan tai tiedostaen suuren roolin osana ihmistä itseään. Tunne omistamisesta ei ole samanlainen käytettäessä esimerkiksi vuokrattua hyödykettä: Durgeen ja O'Connorin (1995) mukaan vuokratessa kuluttajalla ei ole omistamisen tuomaa ylpeyttä eikä liioin turvallisuudentunnetta, mitä omistaminen tuo. Heidän mukaansa vielä 1990-luvulla vuokrattuun omaisuuteen liitettiin sekä alhaisempi tulotaso että status yhteiskunnassa.

Amerikkalaisessa tutkimuksessa todettiin kuluttajan luovan voimakkaita merkityksiä omistamalleen autolle (Ball & Tasaki, 1992). Auton omistaminen on viesti aikuisuudesta ja itsenäisyydestä, ja se on konkreettinen esimerkki hyödykkeestä, johon ihminen luo kiinteän suhteen. (Bardhi & Eckhardt 2012, 886.) Auton merkityksestä ihmiselle ja yhteiskunnalle kertoo paljon se, miten nopeasti sen käyttö yleistyi ja miten paljon se helpotti sekä ihmisten että tavaroiden siirtymistä paikasta toiseen (Miller, 2001). Urryn (2004, 26-27) mukaan yksityisautoilun yleistymisen maailmanlaajuisesti on tehnyt maailmasta toisenlaisen; nopea yhteys kaupunkien välillä on muokannut asuinalueita ja kaupunkeja, teknologiaa, tieverkostoa sekä ihmisiä.

Myös auton rooli arjessa vaikuttaa siihen, miten sitoutunut kuluttaja on omistamaansa hyödykkeeseen. Ilmosen (2007, 40) mukaan hyödykkeisiin sitoudutaan sitä enemmän, mitä aktiivisemmassa käytössä ne kuluttajan arjessa ovat. Yksittäisen hyödykkeen, tässä tilanteessa auton, merkitys kasvaa sitä suuremmaksi, mitä enemmän ihminen sitä arjessaan käyttää. Hyödykkeen merkityksen kasvaessa, siitä luopumisesta tulee yhä vaikeampaa. Toisaalta taas Ilmonen (2007) kirjoittaa, että hyödykkeeseen ja sen käyttöön liittyy voimakkaampia tunteita silloin, kun sen katsotaan tuovan elämään lisäarvoa ja sen käyttö toimii hyvin. Vastaavasti, jos kuluttaja toteaa, ettei hyödyke enää toimi sille annetussa

roolissa, tunnesidos katoaa nopeasti. Myös omassa tutkimuksessani osa haastateltavista oli luonut paljon merkityksiä omistamalleen autolle, ja niitä esittelen luvussa 6.

Liikenneviraston (2018, 32–37) tutkimuksessa vastaajat kertoivat yksityisautoilun hyvistä puolista ja autoiluun liittyvistä asenteista. Tutkimuksen tuloksista selvisi, että suuri osa autoilijoista ovat niin kiintyneitä autoonsa, ettei siitä luopumista pidetä lainkaan todennäköisenä tulevaisuudessa. Auton omistajat kertoivat autoilun tärkeimmiksi syiksi vaivattomuuden, mukavuuden ja joustavuuden. Lisäksi oman auton käyttöä puolsi tottumukset ja lyhyemmät matka-ajat. Kyselyyn vastanneista auton omistajista 90 prosenttia ei edes harkitse autosta luopumista tulevaisuudessa. Heistä 41 prosenttia pitivät omaa autoa niin tärkeänä osana arkeaan, ettei mikään saisi heitä luopumaan sen käytöstä. Toisaalta myös ne vastaajat, joilla ei ollut autoa, olivat voimakkaasti sen kannalla, ettei autoa hankittaisi tulevaisuudessakaan: vastaajista, joilla autoa ei ollut, 68 prosenttia vastasi, etteivät edes harkitse ostavansa autoa tulevaisuudessa.

3.3 Yhteiskäyttöautomarkkinat ja kasvunäkymät

Yhteiskäyttöön perustuvia autonvuokrauspalveluja on ollut markkinoilla 1940-luvulta lähtien (Becker, Ciari & Axhausen 2017). Alusta alkaen pientä kuluttajaryhmää palvellut autojen yhteiskäyttö on kärsinyt sen hankalasta saavutettavuudesta ja toimimattomista järjestelmistä autojen käyttöönottoon ja palautukseen liittyen. Viimeisten vuosikymmenten aikana tilanne on kuitenkin muuttunut: teknologia ja digitalisaatio ovat mahdollistaneet käyttäjäystävällisempien ja toimivampien ratkaisujen kehittämisen. Vaskelaisen (2018, 18) mukaan Saksassa ja Sveitsissä toimivat yhteiskäyttöautot ovat suosituimpia Euroopassa.

Yhteiskäyttöautoille otollisimmat markkina-alueet sijaitsevat tiheään asutuilla kaupunkialueilla, jonne on hyvät julkiset liikenneyhteydet (Becker ym., 2017; Stillwater, Mokhtarian, & Shaheen, 2009 mukaan). Suomessa yhteiskäytön palveluita on 20 eri paikkakunnalla, mutta parhaimmat ja todennäköisimmät alueet toiminnan kasvulle ovat Helsingin seudun lisäksi Turussa, Tampereella ja Oulussa. Taloyhtiöihin liitettyä yhteiskäyttöautoilua Suomessa tarjoaa esimerkiksi tässäkin maisterintyössä tutkimuskohteena oleva Lumo yhteistyössä 24Rentin kanssa. Lumon verkkosivujen (2019) mukaan se tarjoaa yhteiskäyttöautoja asukkailleen kymmenellä paikkakunnalla ympäri Suomea. Yhteisautot sijaitsevat taloyhtiöiden läheisyydessä niille merkityillä parkkipaikoilla. Mikäli palvelun haluaa käyttöönsä, tulee rekisteröityä digitaaliseen

sovellukseen, jonka jälkeen auton varaaminen on mahdollista saman sovelluksen kautta. Lumon tarjoamat yhteiskäyttöautot ovat osittain sähköllä toimivia, ja niitä markkinoidaan Lumon asukkaille ympäristöystävällisenä vaihtoehtona.

Yhteiskäyttöhyödykkeiden suosion laajuuteen liittyy, mihin ihminen on valmis luottamaan ja mihin se turvaa arjen toiminnan ja toimivuuden. Belkin (2007, 135) mukaan luottamus rahaan ja omaisuuteen on niin suurta, että se on syrjäyttänyt luottamuksen sosiaaliseen yhteisöön. Yhteisöä ja muiden ihmisten turvaa tärkeämpää on taloudellinen itsenäisyys ja sen luoma turva, joka vähentää omaisuuden jakamista ja yhteiskäyttöä jopa perheiden sisällä. Tämän tulkinnan mukaan ihminen hakee turvallisuuden tunnetta omaisuudesta. Mielenkiintoista onkin yhteiskäyttöautojen suosion yhteys ihmisten tulotasoon: Helsingin sanomat uutisoi Alix Partnersin (2020) toteuttamasta tutkimuksesta, jonka mukaan yhteiskäyttöautoilun suosio on yhteydessä maan varallisuuteen. Tuloksissa selvisi, että yhteiskäyttöautoilu kiinnostaa enemmän alhaisemman BKT:n maissa (Alix Partners 2020). Schorin (2014, 2-3) kertoi julkaisussaan samasta ilmiöstä. Hänen mukaansa Zipcar löysi markkinaraon vuoden 2010 talouslaman aikaan, kun se keksi tuoda tuntikorvauksella maksettavia autoja köyhempien asuinalueiden läheisyyteen. Talouslaman ahdinko oli vaikuttanut ihmisten halukkuuteen ostaa omaa auto, jolloin yhteiskäyttöön perustuvilla autoilla oli alueella suuri kysyntä.

Yhteiskäyttöautot voidaan jakaa kategorioihin niiden käyttötavan mukaan. Kategoriat määräytyvät auton nouto- ja jättöpaikan perusteella. Yhteisautojen käyttömalli, jonka mukaan auto palautetaan noutopisteeseen (round trip), on ympäristön kannalta tehokkain vaihtoehto vähentää liikenteen päästöjä. Autoilun lisääntyminen voi olla haasteena yhteiskäyttömallissa, missä auto voidaan palauttaa vapaasti tietyn alueen sisälle. (Liikennevirasto 2018, 14.) Beckerin ynnä muiden (2017, 19) tutkimuksessa tämä selitettiin erilaisilla syillä valita kulkuneuvoksi auto: taloyhtiöstä otettu auto valitaan useimmiten silloin, kun autolle on todella tarvetta, ja matka pyritään pitämään mahdollisimman lyhyenä, sillä auto tulee joka tapauksessa palauttaa lähtöpisteeseen. Toisaalta free-floating ratkaisussa auto voidaan ottaa käyttöön spontaanimmista tahansa alueen sisältä. Tällöin se voidaan valita hetken mielijohteesta esimerkiksi julkisen liikenteen tai lyhyen kävelymatkan sijaan.

Schaefer, Lawson ja Kukar-Kinney, 2016) mukaan hyödykkeiden yhteiskäyttö ja jakamistalous poistavat kuluttajilta omistamisen tuovan vastuun ja velvollisuudet.

Esimerkiksi auton omistamiseen liittyvät riskit ovat suuria, ja niiden poistuminen lisää yhteiskäyttöautojen suosiota. Muita yhteiskäyttöautojen käyttöön johtavia syitä on paljon. Bardhi ja Eckhardt (2012) kirjoittavat kuluttajien valitsevan yhteiskäyttöauton silloin, kun oman auton omistaminen on liian kallista. Heidän mukaan kuluttaja voi myös tehdä valinnan luopua autosta esimerkiksi ympäristösyiden vuoksi, jolloin yhteiskäyttöauton käyttöön siirrytään ekologisista syistä.

Liikenneviraston (2018) tutkimuksessa selvisi, että yhteiskäyttöautot olivat vielä toistaiseksi vastaajille vieraita. 20 prosenttia vastaajista ei tiennyt, mitä yhteiskäyttöautot ovat, ja lähes 60 prosenttia vastaajista sanoi kuullensa asiasta, mutta ei tiedä yhteiskäyttöautoista mitään sen enempää. Näin ollen Liikenneviraston tutkimukseen vastanneista reilu 20 prosenttia tiesi mitä yhteiskäyttöautoilla tarkoitetaan, ja olivat perehtyneet asiaan tarkemmin. Mielenkiintoinen yksityiskohta oli, että vain kolme prosenttia tutkimukseen osallistuneista kertoi heillä olevan kokemuksia yhteiskäyttöautojen käytöstä.

3.4 Yhteiskäyttöautojen käyttö kaupungeissa

Yhteiskäyttöautojen vaikutuksia yhteiskunnan rakenteisiin ja ympäristön tilaan on tutkittu 2000-luvun aikana jonkin verran (Cervero & Tsai, 2003; Millard-Ball, 2005). Tutkimuksissa on tullut esille, että yhteiskäyttöajoneuvot voivat tuoda ratkaisun liikenteen aiheuttamiin ympäristöhaittoihin (Martin & Shaheen, 2011). Jakamistalouden ja yhteiskäyttöhyödykkeiden yhteydessä on puhuttu paljon resurssien tehokkaammasta käytöstä. Parhaimmillaan hyödykkeiden yhteinen käyttö on ekologinen ympäristöteko, jonka kautta on mahdollista vähentää esimerkiksi yksityisautoilua. Shaheenin ja Chanin (2015) mukaan yksi yhteiskäyttöauto voisi korvata 9–13 ajoneuvoa, mikä voi johtaa 34–41 prosenttia pienempiin päästöihin kotitaloutta kohden Yhdysvalloissa. Kirjoittajien tutkimuksen mukaan kuukausisäästöt kotitaloutta kohden on rahassa mitattuna 154–435 dollaria kuukaudessa.

Yhteiskäyttöautojen etuihin ympäristön ja taloudellisuuden kannalta liittyy kuitenkin kysymys siitä, kuka palvelua siirtyy käyttämään. Ympäristönäkökulmasta kaikilla kuluttajilla ei ole yhtä positiivista vaikutusta siirryttäessä yhteiskäyttöautoiluun. Liikenneviraston tutkimuksessa (2018) korostettiin, että yhteiskäyttöautojen ympäristöedut toteutuvat vain, mikäli siirtymä yhteiskäyttöautoihin tapahtuu niistä kuluttajista, jotka ovat aiemmin omistaneet oman auton. Autojen helppo saatavuus ja

alhainen hinta kasvattavat mahdollisesti kuitenkin myös autottomien kuluttajien yksityisautoilua. Martinin ja Shaheenin (2011, 1084–1085) tutkimuksessa yhteiskäyttöautot laskivat kasvihuonepäästöjä vastaajien kesken keskiarvollisesti, mutta tutkittaessa vain autottomia vastaajia, päästöt kasvoivat yhteiskäyttöautojen myötä. Beckerin ja kumppaneiden (2017) tutkimuksessa korostettiin yhteiskäyttöauton toimintatavan merkitystä ympäristöhaittojen ilmentymisessä: jos autoa sai vapaasti ajaa alueen sisällä ja jättää minne halusi, olivat positiiviset ympäristövaikutukset vähäisiä ja ajo jopa yhtä haitallista kuin yksityisautoilu. Mikäli auto tuli palauttaa alkupisteeseen, oli yhteiskäyttöautosta ympäristöetua verrattuna yksityisautoon.

Yhteiskäyttöautojen puolesta puhuvat suurimmat asuntojen rakennusurakoitsijat, joiden työtä sitoo kaavoituksella määritelty autopaikat asukkaita kohti. Yhteiskäyttöautoja suunnitellaan yhä useampaan taloyhtiöön, sillä yhdellä yhteiseen käyttöön tulevalle autolla on mahdollista korvata viisi kaavoituksessa suunniteltua autopaikkaa. (Takala, 2018.) Koska autopaikat ovat kalliita erityisesti pääkaupunkiseudulla, voi sopimus yhteiskäyttöautoista olla ehtona talon rakentamiselle.

Työ- ja elinkeinoministeriön (2019) työryhmän selvityksen mukaan uusilla jakamistalouden malleilla, joihin yhteiskäyttöautoilukin kuuluu, on onnistuessaan disruptiivinen vaikutus kulutusyhteiskuntaan. Disruptiossa on huomioitava, että uuden toimintamallin tulee tarjota kuluttajille aiempaa parempia liiketoimintaratkaisuja, jolloin muutoksesta tulee pysyvä. Yhteiskäyttöautojen käyttöön liittyviä uudistuksia ovat autoille suunnitellut uudet parkkitilat kaupunkien keskustoissa, sekä alustoilla toimivat autojen varausjärjestelmät. Myös uusien kerrostalojen parkkitilojen korvaaminen yhteiskäyttöautoilla on muutos, jolla voi olla disruptiovoimaa tulevaisuuden yhteiskäyttöautojen markkinoilla. Kuten jo johdannossa kirjoitin, suomalaiset eivät ole omaksuneet autojen yhteiskäyttöä osaksi liikkumistaan. Infrastruktuuria on kuitenkin kehitetty siihen suuntaan, että käytön yleistymisen on mahdollista.

4 Otteita käytäntöteoriasta

Tässä luvussa esittelen tutkimukseni taustateorian. Käytän työni taustana käytäntöteoriaa (practice theory), joka on yhteiskuntatieteissä käytetty teoria. Hyödynnän tutkimuksessani käytäntöteorian elementtejä, jotka ovat pohjana tutkimuksen teemoittelussa, ja esittelen ne ensimmäisessä alaluvussa 4.1. Tutkimuskysymykseeni pohjaten tutkielmani tavoitteena on tuoda esiin niitä tekijöitä, joilla on mahdollista vaikuttaa rutiinien muuttumiseen arjessa. Käytäntöteoriassa rutiinien muuttuminen on mahdollista kolmella eri tavalla, ja esittelen nuo tavat alaluvussa 4.2.

Käytäntöteorian taustalla vaikuttavat sosiologien Bourdieun (1977) ja Giddensin (1984) tutkimustyö. Heinosen (2012) mukaan käytäntöteorian avulla pyritään ymmärtämään ihmisten arkipäivää ja rutiinien roolia arjessa. Spurling, McMeekin, Shove, Southerton, ja Welch (2013) kirjoittavat käytäntöjen olevan yhteiskunnallisia ilmiöitä, joiden olemassaolo edellyttää yhteistä kulttuurin, infrastruktuurin ja tuotteiden ilmentymää. Käytäntöteoriassa tutkitaan kuluttajan käyttäytymistä kohdistamalla huomio yhteisöön yksilöiden sijasta, ja pohditaan eri asioiden yhteyttä toisiinsa (Gram-Hanssen, 2011).

Shoven ynnä muiden (2012 6-7) mukaan käytännöt ovat toistuvaa, rutiininomaista käyttäytymistä. Hänen mukaan niitä ei kuitenkaan tule rinnastaa ihmisen henkilökohtaisiin tapoihin ja tottumuksiin, sillä toisin kuin tavoissa ja tottumuksissa, käytännöissä korostuu rutiininomainen toistettavuus arjessa. Hargreavesin (2011) mukaan käytäntöteorian avulla tutkitaan päivittäin samankaltaisina toistuvia hetkiä. Tutkijan tehtäväksi jää rutiinien muodostumiseen liittyvien taustasyiden havainnointi ja ymmärtäminen.

Reckwitz (2002, 250) kirjoittaa käytäntöjen olevan hetkiä tilanteiden välissä. Ne voivat olla joko yksittäisiä toimintamalleja tai kaavamaisina jatkumoina toistuva tekojen sarja. Ne ovat toisiinsa liittyviä tekoja ja sanoja, jotka ilmenevät ajallisesti erillään (Schatzki & PH.D, 1996). Warde (2005) jatkaa samaa ajatusta toteamalla, että arjen käytännöistä löytyy avain yhteiskunnallisiin muutoksiin. Ihminen seuraa toiminnassaan yleisesti hyväksytyjä toimintamalleja, matkii toimintaympäristönsä sosiaalisia normeja ja toimii rutiinien rajoitusten mukaan. Monet kulutuksen käytänteet ovat tiedostamattomia, eivät aktiivisia valintoja, vaikka noudattavatkin kaavamaisuutta.

Monet tutkijat (kts. esim. Reckwitz, 2002; Warde, 2005) ovat tutkineet kuluttajien sosiaalisia käytäntöjä ja havainneet arjen ja rutiinien merkityksen ihmisen käyttäytymisen

kokonaisvaltaisessa ymmärtämisessä. Spurlingin ja kumppaneiden (2013, 8) mukaan käytäntöjä tarkastellessa siitä voidaan erottaa konkreettinen toiminta ja siihen vaikuttavat taustatekijät toisistaan. Ensinnäkin käytäntöä voidaan tutkia konkreettisen toiminnan (practice as performance) kautta. Siinä tutkimuskohteena on havaittu toiminta, eli kuluttajien tekemät konkreettiset asiat ja toimintatavat eri tilanteissa. Käytäntöteoriassa tulee kuitenkin ymmärtää käytännön olevan itsenäinen ja elossa oleva toiminto myös toiminnan ja tilanteiden ulkopuolella. Spurlingin ynnä muiden (2013, 12) mukaan havainnoinnilla on mahdollista tarkastella käytäntöjä toiminnan tasolla, mutta taustalla vaikuttavat osatekijät (Practice as entity) jäävät tutkijan tulkintojen varaan. Käytäntöön vaikuttavia taustatekijöitä, jotka vaikuttavat toiminnan taustalla ja ovat läsnä myös käytännön ulkopuolella ovat esimerkiksi käytössä olevat materiaalit ja infrastruktuuri, kuluttajan tiedot ja taidot sekä sosiaalisessa yhteisössä omaksutut makuasiat.

4.1 Käytäntöteorian elementit

Haasteeksi käytäntöteorian hyödyntämisessä tutkimuksessa voi muodostua kyky nähdä, miten muutokset syntyvät. Käytännöillä on erilaisia ulottuvuuksia, ja monet tutkijat ovat pyrkineet havainnollistamaan käytäntöjen erilaisuutta ryhmittelemällä niitä. Ryhmittelyiden avulla tutkijan on helpompi päästä käsiksi rutiinien taustalla vaikuttaviin taustasyihin, jotka puolestaan auttavat myöhemmin havainnoimaan ja analysoimaan kokonaisuutta. Tässä maisterintutkielmassa käytän Shoven, Watsonin ja Pantzarin (2012 23-24) tekemää jakoa käytäntöjen elementteihin, jotka ovat merkitykset/symbolit (meanings), kompetenssit (skills, forms of competence) sekä materiaalit (materials/technology).

Käytäntöjen moninaisuudesta esimerkin kirjoitti Hargreaves (2011, 83), joka lähestyi asiaa jalkapallon kautta. Hänen esimerkissään havainnollistetaan, miten ”pelkkä pallo ei tee peliä”. Jotta voitaisiin puhua maailman suosituimmasta urheilulajista, materiaaliementtien eli esimerkiksi pallon ja maalin lisäksi tarvitaan ihmisen luomia sääntöjä, strategioita ja joukkuelajin kannalta olennaista joukkuehenkeä, joita kaikkia voidaan kuvata käytäntöön liitettynä merkityselementtinä. Pelkät säännöt ja pallo eivät kuitenkaan edelleenkään riitä pelin aikaansaamiseksi, vaan lisäksi tarvitaan vielä pelaajien kyky käsitellä palloa, toteuttaa strategioita ja osata pelata samojen ohjeiden mukaan. Näitä pidetään käytäntöä kompetenssielementtinä. Ulottuvuuksilla ei asiayhteydestä irrotettuna ole merkitystä, mutta yhdessä ne muodostavat urheilulajin.

Shoven ynnä muiden (2012, 24) mukaan käytäntö tarvitsee syntyäkseen kaikki kolme elementtiä, merkitykset ja symbolit, materiaalit ja kompetenssit. Elementtien tulee sopia yhteen, jotta käytäntö voi syntyä ja olla elossa. Käytäntöä ei synny, jos yksi kolmesta elementistä puuttuu (Spurling ym. 2013, 9). Jalkapalloesimerkkiä ajatellessa, peliä ei synny ilman kaikkia kolmea elementtiä. Koska käytännöt vaativat syntyäkseen elementtien linkittymisen, voidaan tehdä perusolettamus: käytännöt ovat olemassa maailmassa vain niitä yhdistävien linkkien kautta. (Shove ym. 2012, 24.)

Kompetenssielementillä tarkoitetaan yleisiä kykyjä ja taitoja toimia totuttujen käyttäytymismallien mukaan ja oikein eri tilanteissa. Giddens (1984) kuvasi tätä elementtiä käytännöntason tietoisuudella yleisesti opituista ja hyväksytyistä toimintatavoista. Warden (2005, 135) mukaan kompetenssit voivat olla käytännönläheistä osaamista, kuten kyky ruoanlaittoon, mutta niillä voidaan viitata myös yleisempään kykyyn olla osa sosiaalista yhteisöä. Tässä maisterintyössä kompetenssielementillä viitataan opittuihin taitoihin ja konkreettisiin kykyihin toimia erilaisissa tilanteissa. Arjen liikenteen kannalta kompetenssielementtejä ovat esimerkiksi kyky ajaa autolla tai pyörällä, julkisen liikenteen käytön osaaminen ja toisaalta laajemmin ajateltuna myös kyky noudattaa sovittuja liikennesääntöjä.

Shoven ynnä muiden (2012) mukaan merkityselementin tarkka määrittely on haasteellista, sillä tutkimuksissa on siitä niin erilaisia kannanottoja. Reckwitz (2002) kirjoitti käytänteiden riippuvan henkilön motiiveista, tunteista sekä mielialoista (mental activities). Shoven ja muiden (2012) määrittelemä merkityselementti käsittää näitä samoja osa-alueita. Määritelmän mukaan elementti riippuu sen suorittajasta, eli on ihmisestä riippuvaista millaisen merkityksen hän luo toiminnalleen. Esimerkkinä merkityselementistä arkiliikenteessä on työmatkapyöräily, joka on toiselle ensisijaisesti tapa päästä työpaikalle ja toiselle ennen kaikkea kuntoilua. On ihmisestä riippuvaista, minkä merkityksen hän antaa pyöräilylle, jolloin myös rutiini muokkautuu erilaiseksi.

Materiaalielementteihin lasketaan Shoven ynnä muiden (2012, 23) mukaan infrastruktuuri, työkalut ja – laitteet sekä työntekijän keholla tehty työ. Tässä maisterintutkielmassa materiaalielementti käsittää arjen kulkuneuvon, varusteet ja julkisen liikenteen verkoston. Vaihtoehtoisena materiaalielementtinä tässä tutkielmassa on luonnollisesti yhteiskäyttöauto ja siihen kuuluva infrastruktuuri. Spurlingin ynnä muiden (2013, 9) esimerkeissä materiaalielementtejä ovat illalliskutsuilla tarjottavat ruoat ja juomat, mutta

myös keittiö, ja ruoanlaittovälineet, sekä suuremmassa mittakaavassa esimerkiksi astioidenpesuun tarvittava, toimiva vedenjakelujärjestelmä.

Gram-Hanssen (2011, 65) listaa artikkelissaan eri tutkijoiden näkemyksiä käytäntöihin vaikuttavista elementeistä. Omassa maisterintutkielmassani käyttämäni jaottelu kolmeen elementtiin on Shoven ja Pantzarin (2005) osittain yksinkertaistettu malli, mistä Gram-Hanssen huomauttaa. Hänen mukaan kompetenssit tulisi jaotella vielä kahteen ryhmään: tietotaitoon ja tapoihin, sekä teoreettiseen tietoon, osaamiseen ja sääntöjen noudattamiseen. Tässä maisterintutkielmassa kompetensseja tarkastellaan kuitenkin isona kokonaisuutena pääasiassa kykynä omaksua tietty tapa liikkua arjessa. Lisäksi kompetensseja pohditaan yhteiskäyttöautojen käyttöön liittyvien käytäntöjen hallinnan kautta, jonka takia kompetenssien tarkempi jakaminen alaluokkiin ei ole tarpeellista.

4.2 Käytäntöjen muokkaaminen

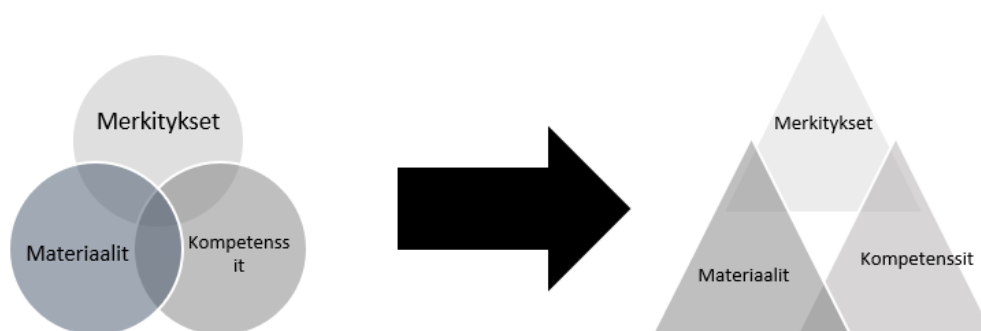
Kirjoitin aiemmin käytännön olevan kokonaisuus, josta näkee toiminnan osan, mutta johon vaikuttavat monet taustatekijät (Practice as entity). Spurlingin ynnä muiden (2013) tutkimus käsitteli kuluttajakäyttäytymisen ohjaamisesta kestävämpään suuntaan, ja nimenomaan käytäntöjen muokkaamista kestävämmiksi. Tutkijoiden mukaan olennaista käytäntöjen uudelleenmuodostumisessa on huomioida käytännön taustasyyt, ja pyrkiä vaikuttamaan niihin.

Totuttujen rutiinien ja käytäntöjen muokkaaminen ei ole yksinkertaista. Verplankenin ja Woodin (2006) mukaan pelkkä informaation lisääminen ja asioista tiedottaminen voi toimia käytännön muuttamisessa silloin, jos kuluttaja tuntee ahdistusta tai haittavaikutuksia elämässään olevasta käytännöstä. Esimerkiksi terveellisemmistä ruokailutottumuksista tiedottaminen voi auttaa, jos ihmisellä on omista ruokavaliostaan johtuvia terveydellisiä haittoja. Verplanken ja Wood (2006) kuitenkin korostavat, että tiedon lisääminen ei ole tehokas tapa käytäntöjen muokkaamisessa, jos kuluttaja ei näe omassa käytöksessään ongelmaa, tai jos käytäntö on muotoutunut jo tärkeäksi rutiiniksi elämässä. Pohdin tutkielmani johtopäätöksissä, onko arjen kulkuneuvon valintaan osittain mahdollista vaikuttaa informaation lisäämisellä, sillä yhteiskäyttöautojen osalta tilanne voi olla, että kuluttajat eivät tiedä palvelusta riittävästi.

Käytän tutkielmassani Spurlingin ynnä muiden esittelemiä tapoja käytänteiden muokkaamiseen. Spurling ja kumppanit (2013) nimeävät käytäntöjen pysyvään

muokkaamiseen kolme tapaa: käytännön uudelleenmuotoilu (Re-crafting practices), käytännön korvaaminen uudella käytännöllä (Substituting practices), tai käytäntöjen yhteyksien muuttaminen (Changing how practices interlock).

Käytännön uudelleenmuotoilussa on Spurlingin ynnä muiden (2013) mukaan kyse niiden elementtien muuttamisesta, joista käytäntö muodostuu. Tutkijat korostavat, että käytännön uudelleenmuotoilussa jokaista kolmea siihen liittyvää elementtiä (materiaalit, merkitykset, kompetenssit) tulee muuttaa, jotta muutos olisi todella pysyvä ja voitaisiin puhua käytännön muokkautuneen uudenlaiseksi. Käytännön muokkauksesta esimerkkinä on viiden vuoden ohjelma, jonka tavoitteena oli edistää terveellistä ja ekologista ruokavaliota. Hankkeeseen rekrytoitiin mukaan monia eri toimijoita kuten kokkeja, mediaa ja poliitikoita. Yksi selkeä muutos hankkeessa oli materiaalelementeissä (ruoka), mutta myös kompetenssi- (kokkikurssit) ja merkityselementtejä (identiteetinmuutos) olivat läsnä ja vaikuttivat osaltaan käytäntöjen juurtumiseen yhteisössä. (Spurling 2013, 10.) Käytännön uudelleenmuotoilua on havainnollistettu kuviossa 1.

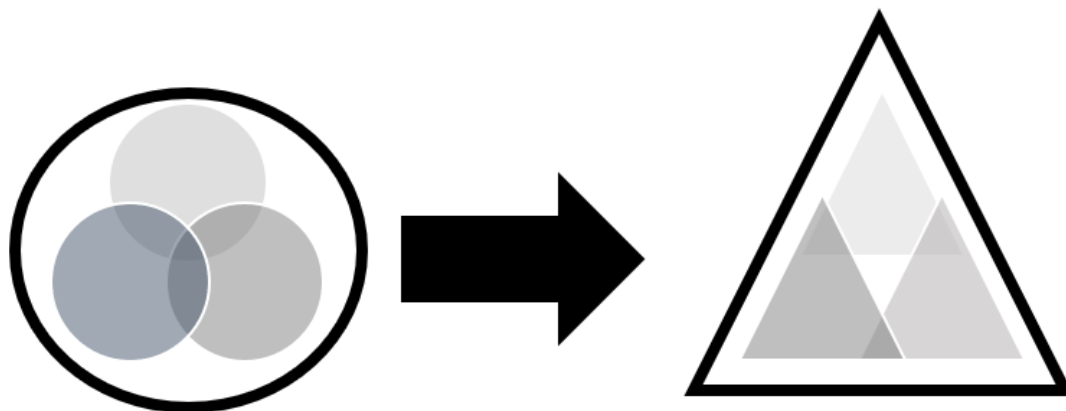


Kuvio 1. Käytännön uudelleenmuotoilu

Kuviossa 1 jokainen käytäntöön liittyvistä elementeistä muuttuu uudeksi. Ideana on, että yhden elementin muuttaminen ei vielä vaikuta kokonaisuuteen niin voimakkaasti, että voitaisiin katsoa rutiinin muuttuneen. Toisaalta taas kun kaikkia käytännön elementtejä muuttaa, tulee uudesta toiminnasta sen normaali muoto.

Toinen tapa muokata käytäntöjä on Spurlingin ynnä muiden (2013) mukaan korvata toimimaton tai esimerkiksi epäekologinen käytäntö kokonaan uudella käytännöllä. Poliitikoilla on esimerkiksi mahdollisuus lopettaa kestäättömien käytäntöjen vaaliminen

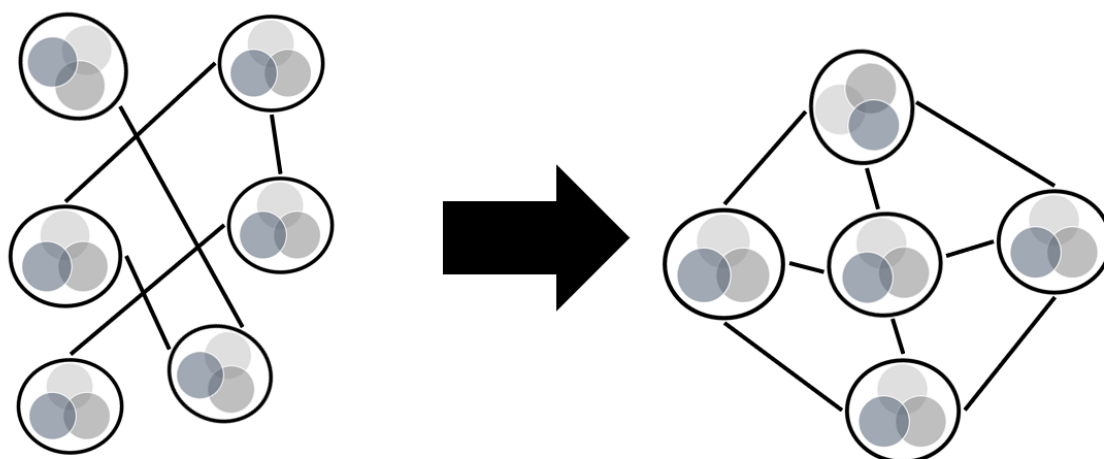
ja siirtää rahoitusta paremmille vaihtoehdoille. Havainnollistan käytännön korvaamista uudella kuviossa 2



Kuvio 2. Käytännön korvaaminen uudella käytännöllä

Käytännön korvaaminen uudella on mahdollista sellaisten käytäntöjen välillä, jotka ovat riippuvaisia samoista resursseista. Esimerkkinä käytännön korvaamisesta on siirtyä työmatkoilla yksityisautoilusta pyöräilyyn. Pyörä ja auto kilpailevat tässä esimerkissä samasta ajasta, sijainnista ja käyttötarkoituksesta. Jos pyöräily on toimintaympäristössä ja resursseilta mahdollista, voi kuluttaja luopua autonkäytöstä jopa kokonaan.

Kolmas Spurlingin ynnä muiden (2013) esittelemistä tavoista muokata käytäntöjä on muuttaa niiden yhteyksiä toisiinsa. Kuten kirjoitin käytännöistä aiemmin luvussa 3.1, ne eivät ole itsenäisiä ja toisistaan irrallaan, vaan muodostavat yhdessä käytäntöjen verkoston. Kolmas käytäntöjen muokkaamisen malli ei niinkään riipu käytäntöjen suorittajasta, vaan pikemminkin siitä, millaiseksi käytäntöjä yhdistävä infrastruktuuri ja instituutiot muodostuvat. Muuttamalla perusrakenteita erilaiseksi, myös niihin kytkeytyneet käytännöt muuttuvat pakon sanelemana uudenaikaiseksi. Havainnollistan kolmatta käytäntöjen muokkaamisen mallia kuviossa 3.



Kuvio 3. Käytäntöjen yhteyksien muuttaminen

Kirjoittajan mukaan kuluttajan toimintaympäristö, infrastruktuuri ja instituutiot ovat suuressa osassa, kun mietitään käytäntöjen kytkeytymistä toisiinsa. Instituutiot kuten koulut, työpaikat ja kaupat vaikuttavat aukioloajoillaan osittain päivärytmiimme ja sitä kautta myös arjen kestävyYTEEN. Aukioloajat, yhteiskunnan määrittelemä päivän rytmi ja tietyt odotukset ovat muokanneet meille oletuksen tietyistä matka-ajoista, joka edistää yksityisautoilua. Toinen esimerkki käytäntöjen yhdyslinkkien muokkaamisesta on työpaikat, jotka antavat työntekijöilleen mahdollisuuden tehdä etätöitä. Jos työnteko on aiemmin ollut mahdollista vain toimistolta, uusi sääntö vapauttaa työntekijän tekemään töitä myös kotona, jolloin moni työpäivään liittyvä käytäntö muuttuu.

Olen nyt esitellyt käytäntöteorian elementit ja käytäntöjen muuttamisen periaatteet, joita hyödynnän tutkielmassani analyysia tehdessä. Seuraavissa luvuissa siirryn tutkielmani empiiriseen osuuteen. Tutkielman aineiston ja tutkimusmenetelmän kuvauksen teen luvussa 5, ja tutkimuksen tulokset esitellään luvussa 6.

5 Tutkimuksen aineisto ja tutkimusmenetelmä

Tässä luvussa siirrytään kohti tutkielmaani kuvailemalla tutkimuksen menetelmä ja toteutustapa. Luvussa kerron aineiston keruusta ja analyysimenetelmän valintaperusteista. Toteutin työni laadullisena tutkimuksena, ja kerron työn tutkimusotteesta tarkemmin luvussa 5.1. Luvussa 5.2 käsittelen aineiston keruuta ja tutkimukseen valittua analyysimenetelmää kuvailen luvussa 5.3

5.1 Työn tutkimusote

Tämän maisterintyön tutkimus toteutettiin kvalitatiivisena tutkimuksena. Hirsjärven ynnä muiden (2009, 164) mukaan kvalitatiivinen eli laadullinen tutkimus sopii menetelmäksi silloin, kun halutaan luoda kokonaisvaltainen kuva ja ymmärrys sosiaalisesta tilanteesta. Tarkoituksena laadullisessa tutkimuksessa on tarkastella saatua aineistoa moniulotteisesti ja ymmärtää tiettyjä tilanteita syvällisesti. Eskola ja Suoranta (1996, 15) kirjoittavat laadullisen tutkimuksen piirteenä olevan hypoteesittomuus, eli tutkimus etenee aineiston kautta ilman ennakko-oletuksia lopputuloksista.

Kvalitatiivisen tutkimuksen tarkoituksena on kuvata ja löytää todellisesta elämästä vastaus tutkimuskysymyksiin (Hirsjärvi, Remes, & Sajavaara, 2004, 152). Hirsjärven, Remeksen ja Sajavaaran (2004) mukaan laadullisella tutkimuksella on mielekästä tutkia sellaisia ilmiöitä ja tilanteita, jotka ovat tutkimuksen teossa vielä tuntemattomampia. Laadullisen tutkimuksen teossa ja tulkinnassa on kuitenkin huomioitava, että tutkimusmenetelmällä voi olla vaikutusta tutkimuksen tuloksiin, sillä tutkija on mukana tutkimustilanteessa ja tekee tulkintoja saadusta aineistosta. Tuomen ja Sarajärven (2018, 25) mukaan saadut tulokset eivät ole tutkijan henkilökohtaisista oletuksista riippumattomia, vaan subjektiivisia ja tällöin omien tulkintojen varassa. Teorian yhteys tutkimukseen korostuu: tutkimusmetodin taitava käyttö ei tee tutkimuksesta hyvää, vaan se millaisia tulkintoja aineistosta saadaan ja miten yhteys teoriaan toteutuu.

Laadullinen tutkimus sopii tämän työn tutkielman tekoon, koska yhteiskäyttöautot ovat monille kuluttajille vieraita. Monipuolista tutkimustietoa yhteiskäyttöautojen arkikäytöstä ei vielä ole. Aiemman tutkimuksen puute luo tarpeen laadulliselle tutkimukselle, koska sen avulla on mahdollista päästä syvemmälle vastaajien todellisiin taustasyihin arkiliikenteen osalta. Kvalitatiivisen tutkimuksen avulla on mahdollista saada vastaajilta monipuolisempia ja rikkaampia vastauksia yhteiskäyttöauton käyttöön ja käytön esteisiin

liittyen. Siinä missä kvantitatiivisella tutkimuksella olisi voinut selvittää käytön yleisyyttä, kvalitatiivisella tutkimuksella on mahdollista selvittää taustasyitä sille, miksi kuluttaja on päättänyt hyödyntämään tiettyä kulkuneuvoa, ja pureutua syvemmin syihin miksi yhteiskäyttöautoon liittyvät mahdolliset ennakko-oletukset pysyvät muuttumattomina. Kuten käytäntöteoriaa käsittelevässä luvussa 4 kuvattiin, rutiinien muotoutumisen ymmärtämisessä olennaista on ymmärtää käytöksen taustasyitä ja katsoa rutiinien takana vaikuttavia yksityiskohtia. Näiden yksityiskohtien esiintuomiseen laadullinen tutkimus mahdollistaa monipuolisemman ja syvemmän tarkastelun tutkielmassa. Tavoitteena on kvalitatiivisella tutkimuksella löytää monipuolisia havaintoja asenteista ja rutiineista, jota voidaan analysoida taustateoriaan nojaten.

Työn laadullinen tutkimus toteutettiin yksilöhaastatteluilla. Hirsjärven ja Hurmeen (2009, 47-48) mukaan teemahaastattelu tarkoittaa haastattelutilanteen etenevän tutkijan suunnittelemien teemojen eli aihealueiden mukaan. Menetelmälle on tyypillistä, että haastattelutilanne ei noudata kaavamaisuutta, vaan keskustelu etenee luontevasti aiheesta toiseen, kunnes kaikki ennalta suunnitellut teemat on käsitelty. Teemahaastattelusta käytetään myös nimitystä puolistrukturoitu haastattelu, koska käsiteltävät teemat on määritelty etukäteen, mutta kysymyksien muotoilu on avointa ja elää tilanteen mukaan. (Hirsjärvi & Hurme 2009, 48.) Koska kysymyksiä ei ole mietitty etukäteen, vastaajalla on mahdollisuus vastata vapaasti ja näin tuoda omia näkemyksiä enemmän esille.

5.2 Tutkimuksen toteutus ja aineiston keruu

Hirsjärvi ja Hurme (2009, 66) kirjoittavat teemahaastattelun aihealueiden määräytyvän taustateorian, tutkimusongelman ja tutkimuksen tavoitteiden perusteella. Tämän maisterintyön tavoitteiden pohjalta rakensin teemahaastattelulle rungon, joka pohjautui käytäntöteoriassa esitettyihin rutiinikäyttäytymisen kolmeen elementtiin eli rutiiniin kuuluvaan materiaaliin, kompetensseihin sekä merkityksiin ja symboleihin. Tavoitteena oli selvittää vastaajien rutiiniliikennettä ja syitä valita tietty kulkuneuvo arjen matkoihin. Koska vastaajien todennäköinen ensisijainen kulkuneuvo arjessa ei ollut yhteiskäyttöauto, teemahaastattelun runko rakennettiin niin, että vastaaja pääsi kertomaan omasta arkiliikkumisesta ja syistä miksi tietty kulkuneuvo on valikoitunut ensisijaiseksi arjessa.

Haastattelujen sisällön suunnittelun olennainen osa oli haastattelulomakkeen testaaminen esihaastattelun avulla, jonka jälkeen haastattelurungon teemoittelua syvennettiin ja taustakysymyksiä muutettiin. Esihaastattelu oli tärkeä osa tutkimusta, koska siinä saatiin

kokemusta haastattelutilanteesta ja erityisesti puolistrukturoidusta teemahaastattelusta. Tutkijan rooli selkiytyi esihaastattelun avulla: heikko haastattelurunko saattaa viedä haastattelua tutkijan haluamaan suuntaan, ei sinne minne se luonnollisesti menisi haastateltavan ehdoilla. Testihaastattelun avulla haastattelurunkoa pystyi tarkentamaan niin, että haastateltavien oli luonnollisempaa vastata kysymyksiin ja samalla pureuduttiin syvemmälle tutkimusongelmaan. Kysymysrunko muotoutui testihaastattelun jälkeen lopulliseen muotoonsa. Toteutin esihaastattelu Lumon taloyhtiön asukkaalle maaliskuussa 2019.

Haastateltava lämmiteltiin aiheeseen helpoilla, haastateltavan taustoja selvittävillä alkukysymyksillä, joiden jälkeen siirryttiin tutkimuksen teemoihin. Haastattelun teemat liittyivät haastateltavan arkiliikkumiseen; mitkä kulkuneuvot ovat vastaajan tavallisia ratkaisuja arjessa, yhteiskäyttöauto vastaajan arjessa sekä merkitykset ja symbolit kulkuneuvon valinnassa nyt ja mahdollisesti tulevaisuudessa. Teemojen ympärille muodostettiin keskustelu, jonka avulla pyrittiin saamaan mahdollisimman kattava vastaus vastaajien arkirutiineista kulkuneuvojen valintaan liittyen. Tavoitteena teemahaastattelun rungon suunnittelussa oli saada sen kautta vastaus johdannossa esitettyihin kolmeen tutkimuskysymykseen.

Tutkielmassa kohderyhmäksi valikoitui kuluttajat, joilla on mahdollisuus käyttää round-trip- mallista yhteiskäyttöautoa taloyhtiön toimesta. Round trip-ratkaisun tutkiminen sopii tähän maisterintutkielmaan, koska arkielämän ja rutiinien kannalta helpoin vaihtoehto on aiempia käyttäytymismalleja tukeva vaihtoehto, jonka taloyhtiöiden autot tarjoavat. Shoven (2012) jaottelemien käytäntöjen elementtien kannalta taloyhtiöiden tarjoama yhteiskäyttöauto tuo kuluttajille materiaaielementin, konkreettisen yhteiskäyttöauton helposti saataville. Autoa ei tarvitse etsiä asuinalueen läheisyydestä, vaan uuden käytännön muodostumisen kannalta materiaaielementti on kuluttajan helposti saatavilla.

Ensimmäinen vaihtoehto oli lähettää haastattelupyynnöt taloyhtiöiden kautta. Tutkielmaa suunniteltaessa olin ensin yhteydessä vuokataloja välittävään Lumoon, jonka palveluihin kuuluu yhteiskäyttöautot taloyhtiön asukkaille. Heiltä saatujen tietojen avulla olin suoraan yhteydessä kuuteen taloyhtiöön Helsingissä, Espoossa ja Vantaalla. Lumon taloyhtiöiden kautta tutkimukseen saatiin mukaan ensimmäiset haastateltavista. Kun ensimmäiset haastateltavat oli saatu, seuraavat löytyivät edellisten avulla. Aineistoa oli riittävästi, kun

haastatteluissa alkoi toistumaan samat aiheet eli voitiin sanoa aineiston kylläntyneen. Seuraavassa kaaviossa on kuvattu haastateltavien taustatiedot.

	Ikä	Koulutus	Kotitalous	Eniten toistuva matka arjessa	Työ- tai opiskelumatkan pituus kotoa	Ensisijainen kulkuneuvo arjessa	Oliko y.k.auto entuudestaan tuttu	Oliko käyttänyt y.k.autoa aiemmin
H1	26	yliopisto	2 aikuista	työ	1,5km	pyörä / julkinen liikenne	kyllä	ei
H2	47	yliopisto	2 aikuista	työ	7km	oma auto	kyllä	ei
H3	34	yliopisto	2 aikuista + 2 lasta	työ	5km	oma auto	kyllä	ei
H4	33	amk	1 aikuinen	työ	9km	julkinen liikenne	kyllä	kyllä
H5	25	yliopisto opiskelija	2 aikuista	koulu	3km	julkinen liikenne	kyllä	kyllä
H6	24	yliopisto opiskelija	2 aikuista	koulu	1km	julkinen liikenne	kyllä	ei

Tiedot haastateltavista.

Haastateltavat olivat iältään 24-47 -vuotiaita helsinkiläisiä. Vaikka yhteiskäyttöautotoiminnan markkinat ovat tiheään asutuissa kaupungeissa, tämän tutkielman kannalta ei ole olennaista miltä paikkakunnalta vastaajat olivat, koska tärkein kriteeri vastaajilla oli yhteiskäyttöauton käyttömahdollisuus taloyhtiössä. Vastaajilta kysyttiin koulutustausta sekä kotitalouden koko, koska tutkittavilta haluttiin taustatietoja, mitkä mahdollisesti vaikuttavat käsityksiin yhteiskäyttöautoista. Kaikilla haastateltavilla oli taloyhtiön puolesta mahdollisuus hyödyntää yhteiskäyttöautoa. Kaksi vastaajista oli käyttänyt yhteiskäyttöautoa, mutta molempien kokemukset olivat free-floating autojen, eli alueen sisällä vapaasti käytettäviä ja samalle alueelle jätettävien autojen käytöstä. Vastaajista yhdellä oli perhettä ja yksi asui yhden hengen kotitaloudessa. Vastaajista neljä asui kahden hengen kotitaloudessa. Kaikki vastaajat osasivat nimetä matkan, mikä toistuu arjessa usein. Neljällä vastaajista tämä oli työ- ja kahdella vastaajista koulumatka. Kahdella vastaajista oli käytössä oma auto, kun neljä käytti arkimatkaamiseen julkista liikennettä. Yksi vastaajista mainitsi pyörän olevan ensisijainen kulkuneuvo arkiliikkuksessa.

Haastattelut toteutettiin kasvotusten haastateltavalle sopivassa sijainnissa. Haastattelukutsussa ehdotettiin julkisia tiloja taloyhtiöiden läheltä, mutta suurin osa

haastatteluista toteutettiin Helsingin yliopiston ryhmätyötiloissa. Analyysin helpottamiseksi haastattelut nauhoitettiin puhelimella. Ennen tutkimuksen aloittamista tavoitteena oli saada haastatteluja vähintään viisi, jotta materiaalia analyysia varten olisi riittävästi. Kvalitatiivista aineistoa kerättyä on huomioitava, että aineiston määrä ei ole sinällään olennainen, vaan tärkeintä on laadukas ja tutkimusongelman kannalta olennainen aineisto. Tämän tutkimuksen kannalta olennaisista aineiston kannalta oli, että vastaajat ovat yhteiskäyttöautopalveluita tarjoavista taloyhtiöistä. Lopulta haastatteluja toteutettiin kuusi, joskin on huomattavaa, että samankaltaiset vastaukset ja näkemykset niin omasta liikkumisesta arjessa kuin yhteiskäyttöautoista alkoivat toistua haastatteluissa jo muutaman haastattelun jälkeen.

5.3 Aineiston analyysi

Kaikki haastattelut nauhoitettiin ja haastattelun aikana tehtiin muistiinpanoja käsin. Käsin tehdyt muistiinpanot auttoivat palauttamaan mieleen haastattelun aikana esiinnousseita näkökulmia ja pienempiä yksityiskohtia. Analyysin helpottamiseksi haastattelun aikana tehtiin aikamerkintöjä käsin, jotta mielenkiintoisiin kohtiin oli helppo palata nauhoituksessa.

Aineiston tarkka analyysi lähti liikkeelle haastattelujen litteroinnilla. Hirsjärven ynnä muiden (2009) mukaan litteroinnin tarkkuuteen ei ole yksiselitteistä ohjetta, vaan se määräytyy tutkimuksen tavoitteiden mukaan. Litteroinnin taustalla tässä tutkielmassa oli käytäntöteorian raamit, jotka auttoivat litteroidun aineiston uudelleenryhmittelyssä ja analysoinnissa. Litterointi tehtiin sanasta sanaan, jotta kaikki haastateltavien näkökulmat saatiin varmasti muistiin. Kerätty aineisto luettiin läpi useaan kertaan ja vastauksien yhtäläisyyksistä ja eroista saatiin näin monipuolisempi kuva. Aineiston läpikäynti moneen kertaan nopeutui käsin tehtyjen muistiinpanojen avulla, sillä aikamerkinnät helpottivat tiettyjen osatekijöiden löytymistä aineistosta. Aineiston laadun varmistamiseksi litteroinnit tehtiin heti haastattelujen jälkeen, jolloin haastateltavan kanssa käyty keskustelu oli vielä tuoreessa muistissa. Haastattelumateriaalia kertyi kuudesta teemahaastattelusta yhteensä noin viisi tuntia.

Tutkielman analyysi toteutettiin teemoittelulla. Eskola ja Suoranta (1996, 137-143) mukaan teemoittelu sopii analyysimenetelmäksi silloin, kun aineistosta etsitään relevantteja asiakokonaisuuksia, mitkä auttavat tutkimusongelman selventämisessä. Koska teemahaastattelun luonteeseen kuuluu tiettyjen teemojen esiin nouseminen, on oletettava,

että samat teemat nousevat esiin myös analyysivaiheessa. Tässä tutkimuksessa arkiliikkumisen rutiinikäyttäytymistä selvittäessä teemoittelu tehtiin käytäntöteoriaan liitettyjen kolmen elementin ehdoin. Aineistoa käsiteltiin siis materiaaaliementtien, komponenttien sekä symbolien ja merkitysten kautta. Haastateltavat saivat kertoa omasta arkiliikkumisesta ja syistä valita tietty kulkuneuvo vapaasti, jolloin tutkijan vastuulle jäi etsiä saadusta aineistosta käytäntöteorian elementtejä ja muita mahdollisia teemoja.

Olen nyt tuonut esiin tutkimukseni kannalta olennaiset lähtökohdat, aiemman tutkimuksen ja käytäntöteorian luvuissa 3 ja 4. Luvun 5 aikana esittelin tutkimukseni aineiston, analyysimenetelmän valinnan ja valitun tutkimusotteen. Seuraavassa luvussa pääsen itse tutkimukseen, jonka tavoitteena on vastata aiemmin esitettyihin kolmeen tutkimuskysymykseen. Esittelen tulokset luvussa 6 ja kokoan työni tulokset johtopäätöksiksi luvussa 7.

6 Tutkimuksen tulokset

Tässä luvussa esittelen tutkimuksen tulokset tutkimuskysymysten valossa. Perustan pohdinnan teoreettiseen viitekehykseen, tarkastelemalla haastattelujen vastauksia käytäntöteorian periaatteiden mukaan. Käytäntöteorian lisäksi tuloksien tarkastelussa on mukana luvussa 3 esitettyä omistamisen merkityksestä kuluttajalle. Alaluvuissa esittelen tutkimuksen tulokset vastaamalla kolmeen tutkimuskysymykseen:

Millaisia käytänteitä ja rutiineja kuluttajien arkielämään liittyy kulkuneuvon valinnassa?

Miten rutiineihin vaikuttavat osatekijät vaikuttavat kulkuneuvon valintaan?

Miten käytänteisiin voisi vaikuttaa tai niitä voisi muuttaa, jotta ihmiset omaksuisivat autojen yhteiskäytön osaksi arkirutiineja?

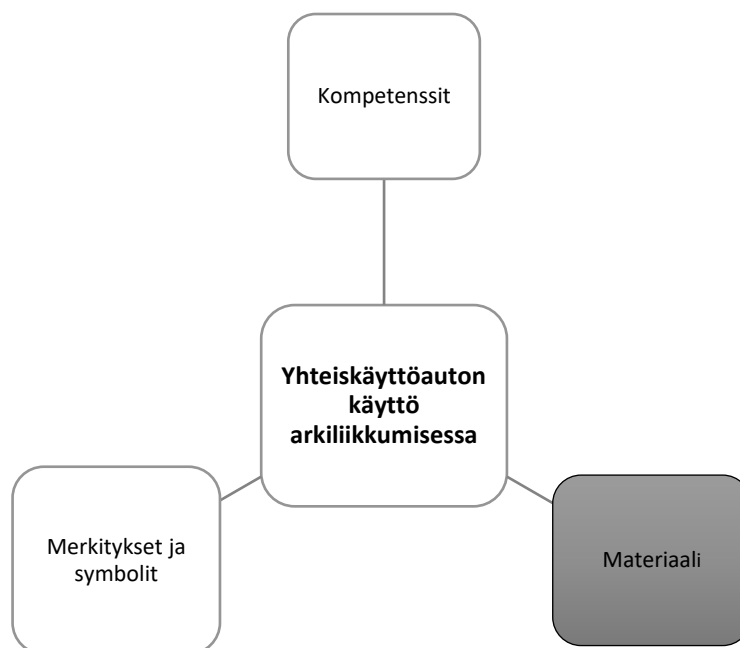
Luvussa 6.1 nostetaan esiin haastattelujen löydöksiä liittyen käytänteisiin ja rutiineihin. Luvussa tarkastellaan kuluttajan arkielämän käytänteitä kulkuneuvon valinnassa käytäntöön liittyvien elementtien kautta. Haastattelussa pyysin vastaajia kuvailemaan jotain tiettyä arjessa toistuvaa matkaa ja siihen käytettäviä kulkuneuvoja. Vastausta pohditaan suhteessa käytäntöjen elementteihin, eli materiaaleihin, kompetensseihin sekä symboleihin ja merkityksiin. Käyn luvussa rutiinien elementit läpi yksitellen ja haastattelujen tuloksista etsitään monipuolisesti vastausta siihen, millaiset tekijät arkiliikkumisessa nousevat suurimmiksi rutiinin muodostumiseen vaikuttaviksi tekijöiksi.

6.1 Käytäntöteorian elementit kulkuneuvon valinnassa

Tässä tutkielmassa tutkin vastaajien arjessa rutiinina toistuvaa matkustamista esimerkiksi kouluun tai työpaikalle. Haastateltavat saivat kuvata omia arjessa toistuvia matkojaan kertomalla, minne he matkustavat arjessaan toistuvasti, mitä kulkuneuvoa matkalla käytetään ja miten pitkä matka-aika on. Erottelin haastattelujen pohjalta vastauksista eri käytäntöjen elementtejä, joita voidaan pitää rutiinimatkustamisen kannalta olennaisina ja arkimatkustamisen kokonaisuuteen vaikuttavina tekijöinä. Haastattelumateriaalista on siis nostettu niitä elementtejä, jotka vaikuttavat rutiinin muotoutumisessa voimakkaasti, ja ovat sellaisenaan jopa esteenä yhteiskäyttöauton käytölle.

Kuten luvussa 4.1 kirjoitin, miten jokaiseen käytäntöön kytkeytyy kolme eri elementtiä: materiaalit, kompetenssit sekä merkitykset ja symbolit. Tutkimukseni haastateltavat ovat

tilanteessa, missä omaan arkiliikkumiseen käytetty kulkuneuvo, rutiinin yksi materiaalielementeistä, on teoriassa mahdollista korvata taloyhtiön toimesta tarjottavalla yhteiskäyttöautolla. Kuten Shove ja kumppanit (2012, 24) kirjoittivat, kaikkien kolmen elementin tulee toteutua, jotta kuluttajalla on mahdollista omaksua se arkirutiiniksi. Tällöin yhteiskäyttöautossa ongelmaksi voi olettaa muodostuvan kompetenssit tai merkitykset ja symbolit. Tilannetta havainnollistetaan kuviossa 4.



Kuvio 4. Yhteiskäyttöautoiluun vaikuttavat elementit

Kuvion 4 materiaalielementti on kuluttajilla periaatteen tasolla olemassa, sillä yhteisauton käyttö mahdollistetaan taloyhtiön puolesta. Toisaalta haastatteluissa esiintyneiden näkemysten valossa myös materiaalielementti voi estää uuden käytännön synnyn, mikäli kuluttaja kokee yhteiskäyttöauton korvaavat materiaalielementit tärkeinä oman arjen kannalta. Perehdyn alaluvuissa kolmeen käytännön elementtiin ja tarkastelen niitä haastattelujen valossa.

6.1.1 Materiaalielementti

Shoven ynnä muiden (2012, 23) mukaan materiaalielementillä tarkoitetaan rutiiniin liittyvää konkretiaa, esimerkiksi itse kulkuneuvoa. Tässä tutkimuksessa materiaalielementtinä ovat taloyhtiön yhteiskäyttöautot ja niihin liittyvä infrastruktuuri. Lisäksi materiaalielementtiä ovat yhteiskäyttöautolle vaihtoehtoinen kulkuneuvo ja siihen

liittyvä muu fyysinen materia kuten tie- ja julkisen liikenteen verkko. Yhden vastaajan osalta materiaalielementiksi katsotaan polkupyörä ja pyöräilyyn tarvittavat muut konkreettiset hyödykkeet kuten varusteet. Perheellisellä vastaajalla materiaalielementtinä ovat lastentarvikkeet, jotka katsottiin olevan olennainen syy valita tämänhetkinen arjen kulkuneuvo. Muita materiaalielementiksi katsottavia osatekijöitä, jotka vaikuttavat haastattelujen perusteella rutiinin muotoutumiseen, ovat määränpään parkkipaikat ja kodin lähellä sijaitseva parkkihalli.

Tutkimusta aloittaessani ennakko-oletuksena oli, että haasteena uuden rutiinin muodostumisessa tulee olemaan kompetenssit, sekä merkitykset ja symbolit. Haastateltavilla on periaatteessa materiaalikomponentti jo olemassa, kun taloyhtiöt tarjoavat yhteiskäyttöauton. Kuitenkin paljon keskustelua herätti nimenomaan materiaalikompetenssit kuten oma auto, polkupyörä ja julkinen liikenne. Yhteiskäyttöautolle vaihtoehtoiset liikkumisen muodot oli haastateltavien arkeen tarkoin sovitut ja ne koettiin linkittyvän vahvasti toimiviin arkirutiineihin. Esimerkiksi yksi haastateltavista kuvasi omaa autoaan seuraavasti:

Tuntuu etten ehtis sovittuihin menoihin ilman sitä (autoa)... Muita vaihtoehtoja ajattelis enemmän, rattiin hyppää ajattelemta. (H2)

Työpaikan sijainti hyvien liikenneyhteyksien päässä nousi esille kolmessa haastattelussa. Julkisilla kulkuneuvoilla kulkevat vastaajat (H4, H5, H6) kokivat pysäkkien olevan optimaalisen matkan päässä omasta kodista ja määränpäästä. Kävelymatkat ovat lyhyitä ja liikkuminen arjessa on nopeaa ja vaivatonta. H5 ja H6 opiskelivat Helsingin keskustassa, joten muu kuin julkinen liikenne ei tullut kulkuneuvona kysymykseen. Yksi haastateltavista kiteytti myös muiden mielipiteen yksityisautoilusta keskusta-alueelle seuraavasti:

Ei tänne (Helsingin keskustaan) oo vaa mitään järkee tulla autolla. (H4)

Haastateltava (H5) oli muuttanut nykyiseen asuntoonsa sen hyvän sijainnin vuoksi suhteessa julkiseen liikenteeseen. Hänen tilanteessaan mahdollisuus käyttää julkista liikennettä oli siis voimakkaasti vaikuttanut päätökseen muuttaa tietylle alueelle Helsingissä, eikä muita liikkumisen muotoja pidetty vaihtoehtona. Hän kertoi kulkevänsa kouluun noin viiden minuutin välein kulkevalla metrolla, eikä usko muiden kulkuneuvojen

pärjäävän helppoudessaan metrolle. Monta kertaa tunnissa kulkeva metro mahdollistaa aikatauluttomuuden arjessa, kun voi vaan kävellä pysäkille ja voi luottaa siihen, että seuraava metro tulee pian.

Haastateltavista ensimmäinen kertoi ensisijaisen kulkuneuvonsa arkiliikkumisessa olevan polkupyörä. Rutiinit arkiliikunnan ympärillä olivat vahvoja. Haastateltava oli panostanut työmatkapyöräilyyn ja satsannut varusteisiin paljon rahaa. Uudet varusteet mahdollistivat haastateltavalle työmatkapyöräilyn vuoden ympäri. Osa varusteista oli hankittu pitkän harkinnan tuloksena eri vaihtoehtoja vertailemalla, ja haastateltava koki harrastavansa pyöräilyä myös varusteiden, ei vain urheilun tasolla. Materiaalielementti oli rutiinissa vahva, eikä ole todennäköistä, että rutiini muuttuisi ilman muutosta muissa rutiinia koossapitävissä elementeissä. Haastateltava kuvaa suhdettaan polkupyöräilyyn seuraavasti:

... siellä se meikäläinen rullaa säällä kuin säällä. Suomessa kun ollaan ni onhan se selvä että varusteisiin pitää panostaa jos tällaseen hullun hommaan lähtee. Duunissa sit ensimmäisenä suihkut ja kaapista työvaatteet päälle, siellä sit päivän aikana kuivuu takki, kengät, lokarit. kypärä, mitä näitä nyt on. (H1)

Sama haastateltava mainitsi, että mahdollinen muutos rutiiniin tapahtuisi esimerkiksi lasten saannin myötä, kun lasten tarvikkeiden kuljettamiseen tarvittaisiin omaa autoa. Perheenlisäys nousi haastateltavilla mahdolliseksi syyksi hankkia oma auto tulevaisuudessa. Erityisesti lasten varusteet tarvitsivat haastateltavien (H4 ja H1) mukaan auton, koska tämänhetkisellä kulkuneuvolla niiden liikuttaminen olisi liian hankalaa. Neljäs haastateltavista pohti suhtautumista autoiluun lasten saannin myötä seuraavasti:

No kyllä se voisi olla ajankohtainen, esimerkiksi sitten jos ja kun saa vaikka lapsia. Kyllä mä voin kuvitella että jos perheessä olis enemmän ihmisiä niin sit vois ajaa autolla. Et jos miettii et nyt pelkkä koirankin kuljettaminen on niin ärsyttävää kuin on, niin entäs sitten kun on ne lapset plus se kaikki kama! (H4)

Oman auton merkitys kasvoi ajatellessa kasvavaa perhettä nimenomaan materiaalielementin myötä, koska haastateltavat yhdistivät lapsiin tarpeen hankkia paljon

uutta tavaraa, joiden kuljettaminen muilla kulkuneuvoilla olisi hankalaa. Yhdellä haastateltavalla (H3) oli lapsia ja hän koki, että oma auto mahdollistaa helpon liikkumisen ja tavaroiden säilömisen perheelle. Jos omaa autoa ei olisi, turvaistuinta, rattaita ja muita lastentarvikkeita joutuisi säilömään kodin sisällä. Haastateltava kuvasi tilannettaan seuraavasti:

.. Meilläkin on niin paljon tavaraa, ettei tänne mitenkään mahtuisi vielä lastenistuin ja rattaat nurkkiin pyörimään muiden tavaroiden kanssa.... On se oman auton helppous myös siinä, että se toimii säilytyspaikkana. Lasten kanssa tulee siinä mielessä laiskaksi, että pyrkii luopumaan ylimääräisestä säädöstä. (H3)

H3 oli tottunut siihen, että esimerkiksi lastenistuinta säilytettiin omassa autossa. Autosta luopuminen tulisi ajankohtaiseksi vasta kun lapset ovat riittävän isoja matkustamaan ilman omaa istuinta ja rattaita. Tilanteessa missä lapset tarvitsevat istuinta, voi yhteiskäyttöauton käyttö vaatia perheeltä liikaa vaivannäköä suhteessa oman auton käyttöön.

Yhteiskäyttöauton ongelmaksi haastateltavat sanoivat käytännön toimivuuden keskusta-alueella, sillä auto olisi yhtä vaikea parkkeerata kuin yksityisautokin. Helsingin keskustasta olisi liian haastavaa ja kallista löytää autolle parkkipaikkaa, jolloin sinne kuljetaan mieluiten julkisella kulkuneuvolla. Parkkiongelmaa haastateltavat kuvasivat seuraavasti:

Ei vaan jaksa sitä rumbaa, että joka päivä alkais sillä että etsitään joku paikka autolle, ja sit vielä maksais itensä kipeeks. (H6)

Mihis sen auton laittais? (H5)

Haastateltavat kokivat autolla keskusta-alueelle tulemisen raskaaksi, koska parkkipaikkoja on vaikea löytää ja niistä joutuu maksamaan huomattavia summia. Myös parkkipaikan etsiminen koettiin turhaksi ja raskaaksi osaksi arkea.

6.1.2 Kompetenssielementti

Käytäntöteorian kompetenssielementillä tarkoitetaan kykyä toimia yleisesti hyväksytyjen toimintamallien mukaan osana sosiaalista yhteisöä. Luvussa 3.1 kuvailemassani, Hargreavesin (2011, 83), jalkapalloesimerkissä tällaisia elementtejä olivat

pallonkäsittelytaidot tai yleisemmin kyky pelata. Kompetenssielementtinä voidaan pitää yleisesti omassa yhteisössä tai yhteiskunnassa hyväksyttyjä toimintamalleja, mitkä vaikuttavat rutiinien muodostukseen. Arjen liikenteen kannalta kompetenssielementti on mielenkiintoinen, koska haastateltavat perustelivat kulkuneuvovalintojaan arjessa hyvin käytännönläheisesti. Lähdenkin purkamaan kompetenssielementtejä käytännönläheisten tulosten kautta, mutta luvun lopussa pohdin vielä, miten sosiaalinen yhteisö vaikuttaa rutiinien syntyyn kompetenssielementin näkökulmasta.

Yhteiskäyttöautoista puhuttaessa haastateltavilla nousi epäilyksiä varausjärjestelmän suhteen. Varausjärjestelmän käyttö katsotaan kompetenssielementiksi, sillä se vaatii uuden taidon oppimista ja erilaisen toimintatavan omaksumista. Varausjärjestelmän käyttöön ja matkan suunnitelmallisuuteen liittyy kaksi vastakkaista näkemystä, jotka molemmat vähentävät intoa yhteiskäyttöautoiluun. Ensimmäinen epäily yhteiskäyttöautoista liittyi nimenomaan ajon toistettavuuteen arjessa. Omalla autolla ajava haastateltava 2 kertoi näkemyksestään yhteiskäyttöauton varaamisesta seuraavasti:

Mulla itellä suurimmat ongelmat ovat työmatkat, jotka teen rutiinisti omalla autolla. Että joka aamu pitäisi se auto erikseen varailia, en kyllä ole valmis sellaseen... Siinä omassa autossa on se helppous, kun se on aina siellä valmiina odottamassa. (H2)

Koska työ- ja koulumatkat toistuvat arjessa päivittäin, asennetta yhteiskäyttöautoja vastaan lisäsi riski, ettei autoa ole saatavilla, kun sitä tarvitaan. Vastaajat eivät luottaneet yhteiskäyttöauton olevan käytettävissä joka päivä, toisin kuin oma auto, jonka käyttö on luotettavaa ja mihin on helppo luoda rutiini. Auton varaukseen liittyvä toinen huoli oli kuitenkin täysin vastakkainen ensimmäiseen. Kun auto on myös muiden käytössä, ei se välttämättä ole omassa käytössä spontaanisti. Haastateltavat siis pelkäsivät, ettei auto ole heidän käytössä rutiiniajossa, muttei myöskään spontaaneissa matkoissa. Riski ettei auto olisi hetken mielijohteesta käytössä nousi haastateltava 4 vastauksista esille:

Et eihän se sit munkaan käytössä oo, jos joku toinen on vaikka töissä ja mulle tulee yhtäkkiä olo että tekee mieli lähteä vaikka Ikeaan. (H4)

Belkin (2007, 131) mukaan ihmisen kulutuksessa vallitsee käsitys rajallisista resursseista, eli toisen kulutus koetaan olevan omista mahdollisuuksista pois. Arjen kulkuneuvolta

odotetaan siis luotettavuutta ja pysyvyyttä, mutta myös helppoutta spontaanissa käytössä. Käytön uhkana ovat muut palvelun käyttäjät, jotka koetaan riskinä silloin, kun itse haluaisi auton käyttöönsä. Varausjärjestelmän käyttöön ei ole totuttu, koska tällä hetkellä käytössä olevia kulkuneuvoja ei tarvitse erikseen varata saadakseen ne käyttöönsä. Varausjärjestelmän käytön opettelu tuntui raskaalta ajatukselta verrattuna siihen, että voisi jatkaa vanhaa totuttua toimintatapaa, mikä ei vaadi uuden opettelua. Viides haastateltavista kiteytti varausjärjestelmän käytön olevan kynnyskysymys yhteiskäyttöauton käytölle seuraavasti:

Koen kyllä just sen varaamisen hankalaksi, tai sellaiseksi että siihen pitäisi kyllä totutella. (H5)

Warden (2005, 135) kuvauksen mukaan rutiinien kompetenssit ovat käytännönläheistä osaamista, mitä tarvitaan kyseiseen toimintaan. Kompetenssielementtiin liittyy matkan varaamisen ja sovelluksen tai internetin käytön uudet toimintatavat. Myös haastateltava 4 koki ajatuksen varausjärjestelmän käytöstä hankalaksi, kun vaihtoehtona oli käyttää julkista liikennettä mihin ei tarvitse etukäteen ilmoittautua. Viides haastateltava huomautti varaamisen olevan sellainen asia, mihin pitäisi erikseen opetella.

Kuten kuvasin luvussa 4.1, kompetenssielementillä tarkoitetaan kuluttajan kykyä olla osa sosiaalista yhteisöä (Warde 2005, 135). Haastatteluissa tämä ilmeni mielenkiintoisella tavalla, kun puhe siirtyi omaisuudesta huolehtimiseen. Pohdittaessa yhteiskäyttöautoihin liittyviä käytänteitä esiin nousi muiden ihmisten erilaiset tavat kohdella autoa. Tapa kohdella yhteiskäyttöautoa on osa kompetenssielementtiä, koska se kuvastaa vastaajan maailmankuvan mukaisesti hyväksyttyä tapaa kohdella omaisuutta. Osalle haastatteluista oli tärkeää, että tiesi missä kunnossa auto olisi milloinkin. Pelkona oli, että yhteiskäyttöauto olisi sotkuinen tai että muut käyttäjät eivät huolehtisi autosta kunnolla ja samoilla standardeilla. Tästä esimerkin antoi haastateltava 4 seuraavasti:

No omassa autossa se auton ylläpito on omalla vastuulla. Mut jos miettii että se olis sit yhteinen, niin yhteisessä omaisuudessa on kyllä aina omat riskinsä.. Että jos joku nuorisoporukka ei vaikka yhtään ymmärtäisi sitä arvoa ja roskea olisi vähän joka paikassa, tai et jos miettii että joku menis rikki ja sit mä olisin ainoo joka huolehtis siitä ja muita ei vähempää kiinnostais se. (H4)

Yhteisen auton siisteydestä huolehtiminen nousi esiin myös kahdessa muussa haastattelussa:

Sit oishan se paha jos joku vaa vaikka sotkis sitä autoa... Vaikka emmä voi kyllä sanoa että mä ite oisin super siisti, mutta sit se ois ainaki omaa likaa mitä siivois. (H1)

Siis ku jollain on semmonen ihan ihme tapa, että auto on ku kaatopaikka. Et emmä välttämätt näe sellastakaan että joidenkin kavereidenkaan kanssa jakais auton. (H6)

Haastateltavien vastauksissa huomaa, että heillä on tietty standardi ja näkemys siitä, miten tilanteissa toimitaan ja miten omaisuutta kohdellaan. Koska Lumon vuokratalojen yhteiskäyttöautot ovat 24Rentin omistuksessa, auton siisteys ja ylläpito ovat muiden kuin yksityishenkilöiden vastuulla. Kuitenkin huolta auton ylläpidosta ja yleisestä sotkusta voi pitää relevanttina, koska se toistui monessa haastattelussa. Kysyttäessä mielipiteitä yhteiskäyttöautoista, kolme kuudesta haastateltavasta nosti yhteisen auton ylläpitoon, yleiskuntoon ja siisteyteen liittyviä näkökulmia esiin heti ensimmäisissä pohdintoissa. Haastattelussa esiintyneet pohdinnat yhteiskäyttöauton siisteyden tasosta tuo esiin ennakkoluuloja, joita yhteisen omaisuuden käyttöön liittyy. Oman hyödykkeen tasosta on aina varma tieto, mutta yhteisessä käytössä joku käyttäjä voi laiminlyödä vastuutaan hyödykkeen kunnosta. Toisaalta haastateltavista kolme koki, että yhteiskäyttöauton yleiskunnon tulee olla hyvä ja auton siisti, vaikka eivät omistaisikaan autoa. Vastaajien mielestä arvokasta omaisuutta tulee pitää hyvässä kunnossa, eivätkä nähneet eroa siinä omistavatko itse auton vai eivät.

6.1.3 Merkitykset ja symbolit

Kuten kirjoitin luvussa neljä, rutiineihin liittyvien merkitysten ja symbolien tarkka määrittely voi olla hankalaa, koska ne riippuvat voimakkaasti yksilöistä (Shove 2012). Riippuu rutiinin suorittajasta, millaisen merkityksen hän antaa toiminnalleen. Tämän elementin näkökulmasta haastateltavat olivat hyvin erilaisissa ja sen vuoksi myös mielenkiintoisissa lähtökohdissa. Arkimatkustamiseen käytetty aika vaihteli lyhyestä 9 minuutin metromatkasta pidempään, jopa tunnin mittaiseen seisomiseen ruuhkassa. Toisaalta myös kulkuneuvot vaihtelivat haastateltavien kesken yksityisautoista polkupyörään. Oli vastaajan lähtötilanne mikä tahansa, haastattelujen tuloksissa juuri

merkitykset ja symbolit arkiliikkumisessa olivat vahvoja, ja vaikuttivat arjen rutiinien muodostukseen paljon.

H1 oli vastaajista ainoa, joka mainitsi ensisijaiseksi kulkuneuvoksi polkupyörän. Hän oli hankkinut pyörän työmatkoja varten, ja ostanut pyöräilyyn sopivat varusteet mahdollistaakseen sen käytön joka säällä. Rutiini pyöräilystä on muodostunut vahvasti, ja muut muuttuvat tekijät, varusteet, matka-aika ja oma hetki ennen työpäivää on mietitty pyöräilyn kannalta otolliseksi. Toisaalta haastateltavaa ohjasi myös ajatus pyöräilyn olevan hänen harrastuksensa. Pyöräilyllä oli haastateltavalle merkitys, mitä ei muissa liikkumismuodoissa ei ole. Haastateltava kuvaa tuntemuksiaan pyöräilyä kohtaan seuraavasti:

Mulla on työmatkaan varattuna myös se aika mitä suihkuun ja aamiaiseen menee duunissa... Että suoraa sängystä vaan kamat niskaan ja menoksi. On se sellasta niinku omaa aikaa myös, et emmä sitä kyllä autossa edes haluaisi käyttää... Kyllä nämä satsaukset, ostokset mitä oon tehny että on mahdollista käyttää sitä pyörää joka päivä ni vaikuttaa kyllä siihen kokemukseen. Tarkotan tällä siis sitä että on se mun mielestä myös kivaa mennä pyörällä ja panostaa siihen sillee että se on mun harrastus. (H1)

Yllä olevasta H1 lainauksesta nousi esille myös arjen matkustamisen olevan vastaajien omaa aikaa, mitä ei haluaisi käyttää toisin. Myös julkisessa kulkuneuvossa käytetty aika oli osalle haastateltavista tarpeellinen ja jopa odotettu pysähdyshetki hektisessä ympäristössä. Matka julkisilla kulkuneuvoilla ja siihen menevä aika on yhdelle haastateltavista niin tärkeä hiljentymishetki, että reitiksi on valittu yhdellä kulkuneuvolla tehtävä pidempi matka, vaikka vaihtoehtona on lyhyempi matka-aika vaihtamalla kulkuneuvoa matkan aikana. Julkisten kulkuneuvojen käytön merkitystä kuvasi haastateltava 4 seuraavasti:

Et onhan sekin valinta minkä mä teen, että meen sillä bussilla päättärille asti enkä vaihda metroon lopussa vaikka olis nopeampi. Että ei muuta kun Bookbeat tulille ja sit istutaan. (H4)

Tilanteessa missä työ- tai koulumatka on henkilölle tärkeä meditatiivinen arjen hiljentymishetki, on vaikea nähdä muutosta, missä kulkuneuvo vaihdettaisiin

yhteiskäyttöautoon. Rutiinin merkityselementti on vahva, joten voi olettaa, että uuden rutiinin muodostumisessa tarvittaisiin iso muutos kahdessa muussa elementissä.

Muutokset elämäntilanteessa saattavat olla tulevaisuudessa syy siihen, miksi yhteiskäyttöautoilu voisi olla mahdollinen liikkumismuoto. Tällöin arjen matkoihin käytettävän kulkuneuvon merkitys muuttuu. Haastateltavista H1 ja H4 mainitsivat mahdollisen perheenisäyksen olevan todennäköisin syy henkilöauton tarpeelle. Haastateltava 1, joka koki pyöräilyn olevan harrastuksena, totesi harrastuksen löytyvän muualta tilanteesta, missä perhe tarvitsisi auton arjen kulkuneuvoksi ja arkimatkat mentäisiin muiden kuin hänen itsensä ehdoilla. Haastateltava 4 kuvasi tilannetta seuraavasti:

.. Toki jos perheessä olis useampi kun vaan minä, niin kyl siinä ne matkamuodot miettis uusiks. Et jos sen sijaan että mä saan Bookbeathetken tärkeintä oliskin saada lapsi vaikka kouluun, niin kyllähän sitä miettis uudelleen. Tää mun tilanne on nyt aika yksinkertainen kun voi vaan yhen näkökulmasta miettiä. (H4)

Sama vastaaja puhui julkisessa kulkuneuvossa käytettävän ajan olevan rauhallinen kokemus hektisen viikon keskellä. Kuitenkin muuttuva perhetilanne voisi johtaa siihen, että auton käyttö tulisi ajankohtaiseksi. Pysähtyminen arjessa olisi silloin tehtävä muulloin, ja arkiliikkumisessa alettaisiin arvostaa eniten ajansäästöä ja helppoutta. H3 perhe on nelihenkinen, ja oma auto olennainen osa arjen pyörittämistä. Auto oli tärkein väline liikkumiseen kaikissa tilanteissa. Aamulla töihin mennessään H3 heitti toisen lapsista päiväkotiiin, eikä tilanteeseen ollut vielä toistaiseksi keksitty omaa autoa parempaa ja kätevää ratkaisua. Oma auto mahdollisti aikatauluttamisen paremmin ja sen käyttö on valinta nimenomaan kiireen helpottamiseksi.

Haastateltava 2 ei ensisijaisesti puhunut omasta autosta arjen helpottajana, vaan koki oman auton olevan hänelle perushyödyke, jonka omistamista ei kyseenalaistettu. Kokemuksia omasta autosta hän kuvasi muun muassa seuraavasti:

Mulla on aina ollu auto enkä mä oo sitä sen enempää miettiny et minkä takia, kai se ajatus on vaa sit sillee niinku automaattinen, et mulla nyt on tää auto

ja sit ku siltä tuntuu niin tää vaihdetaan seuraavaan autoon. Kyl tää nii tärkeä mulle on tässä miten mulla nyt kaikki jutut ja muut systeemit menee. (H2)

Se on semmonen perusasia, niinku, vois sanoa että jopa välttämättömyys tietyllä tavalla. Oon kuitenkin ollu kohta mitä, 20 vuotta tämmönen autollinen. Varmasti sitä on ollu tilanteissa missä olis voinu mennä vaikka bussilla, mutta jotenkin se mihin on tottunut vaikuttaa siinä. Kyllähän sitä joskus miettii näitä omia valintoja isommassa mittakaavassa, mutta tää nyt on valinta minkä oon tehny ja sillä mennään. (H2)

Haastateltava 2 kuvaa sitaatissa oman auton tärkeyttä itselleen. Auton omistamisella on hänelle väliä, ja vaikka asiaa pohtisi laajemmin, hän kuitenkin päätyisi johtopäätökseen, että haluaa omistaa auton. Kun kysyin mitä haastateltava tarkoittaa isommalla mittakaavalla hän sanoi:

No siis tämmöstä ympäristönäkökulmaa miettii, kun se on niin paljon esillä tässä ollut. Toki voi niitä tekoja tehdä muullakin kuin sillä mikä itelle on tosi tärkeä. Tarkotan että en vaikka matkusta, kai sekin on joku teko. (H4)

Luvussa 3.3. kerroin tutkimuksista, missä yhteiskäyttöautojen suosio yhdistetään pienemmän tulotason maihin tai alueisiin maan sisällä. Tämä on mielenkiintoinen tieto oman tutkimuksen tuloksia käsitellessä, sillä yhteiskäyttöautojen hintaa pidetään yhtenä määrittävänä tekijänä sille, ettei palvelua oteta käyttöön. Haastatteluissa selvisi, että arjen liikkuminen halutaan tehdä mahdollisimman halvalla. Yhteiskäyttöauton koettiin olevan liian kallis, ja tätä haastateltavista H6 kuvasi seuraavasti:

Oon ymmärtänyt että se on semmonen 30 euroa ajo. (H6)

Toisaalta hintaan sisältyy myös kokemus, ettei rahoilleen saa vastinetta yhteiskäyttöautoa käyttäessä. Tätä kuvasi H1:

Ei se vaan tunnu palvelulta mistä haluis maksaa jokaisesta käyttökerrasta erikseen. Tarkotan siis että, jotenkin se tunne on, että makso se mitä tahansa se yhteinen auto, niin silti se olis liikaa. Vaikee selittää ees miks siitä ajattelee näin ku aattelee, en ees tiedä siis että miksi. (H1)

Tosiasia ettei yhteiskäyttöautojen palvelua koeta rahanarvoiseksi on mielenkiintoinen, koska maissa missä autojen yhteiskäyttö on lähtenyt toimimaan, sitä markkinoidaan sellaisten ratkaisuna, joilla ei ole varaa oman auton käyttöön. Mitkään muut kulkuneuvot eivät kuitenkaan vaadi kertamaksua käytöstä, joten kuluttajat eivät mahdollisesti sen takia omaksu yhteiskäyttöautonkaan käyttöä omakseen.

7 Johtopäätökset

Olen nyt käsitellyt tutkimukseni aineistoa käytäntöteorian elementtien valossa ja pohtinut liikkumismuodon valintaa haastateltavien arjessa. Seuraavaksi kokoon haastateltavien vastauksista yhteenvedon, ja nostan esiin yhteiskäyttöautoilun edistämisen mahdollisuuksia taloyhtiöissä. Ymmärtämällä rutiinien ja opittujen käytäntöjen merkityksen arjen päätöksenteossa, voidaan löytää todellisia vastauksia maailman suuriin haasteisiin, joista osa olisi ratkaistavissa tavallisten kuluttajien keskuudessa. Koska ihmiset helpottavat arkeaan rutiineilla, tulee palvelut muotoilla niitä tukeviksi. Luvussa 7.2 tuon esiin taloyhtiöiden ja yhteiskäyttöautoja tarjoavien yritysten mahdollisuuksia vaikuttaa kuluttajien rutiiniratkaisuihin. Luvussa 7.3 käsittelen työn luotettavuutta ja maisterintyöni viimeisessä luvussa esitän jatkotutkimusehdotuksia.

7.1 Tutkimuksen yhteenveto

Tutkin aineiston pohjalta kuluttajien päätöksentekoa liittyen arjen rutiineihin kulkuneuvon valinnassa, tavoitteena löytää taustasyitä sille, miksi autojen yhteiskäyttö ei ole lähtenyt Suomessa kasvuun. Tutkielmassani tutkimuskohteena on positiivisesti ympäristöpäästöihin vaikuttava ratkaisu eli palautus noutopisteeseen, josta tyypillinen esimerkki on taloyhtiöiden yhteiskäyttöautot. Taloyhtiöiden tarjoamat yhteiskäyttöautot ovat kuluttajalle suhteellisen vaivaton tapa siirtyä yhteisen auton käyttöön, koska mahdollisuus on tarjolla kodin lähetyvillä. Tästä syystä haastattelin juuri sellaisten taloyhtiöiden asukkaita, joilla on mahdollisuus hyödyntää taloyhtiöiden tarjoamia yhteiskäyttöautoja.

Koko tutkimuksen tavoite oli vastata seuraaviin tutkimuskysymyksiin:

Millaisia käytänteitä ja rutiineja kuluttajien arkielämään liittyy kulkuneuvon valinnassa?

Miten rutiineihin vaikuttavat osatekijät vaikuttavat kulkuneuvon valintaan?

Miten käytänteisiin voisi vaikuttaa tai muuttaa, jotta ihmiset omaksuisivat yhteiskäytön osaksi arkirutiineja?

Haastattelujen analyysin perusteella voin todeta, että vastaajilla oli hyvin erilaisia rutiineja ja käytänteitä arjen kulkuneuvon valintaa ohjaamassa. Kaikki haastateltavat olivat helsinkiläisiä ja kotitalouden koko vaihteli 1-4 välillä. Erilaiset elämäntilanteet vaikuttivat

vastaajien arkirutiineihin liikkumisen osalta paljon. Olen kuvannut haastateltavien käytänteitä seuraavassa taulukossa.

Haastateltava	Käytänteitä ja rutiineja kulkuneuvon valinnassa
H1	Pyöräily on harrastus, liikuntamuoto ja omaa aikaa. Pyöräilyyn on panostettu hankkimalla koko vuoden toimivat varusteet. Systeemi toimii, koska työpaikalla voi syödä aamiaista ja valmistautua töihin.
H2	Oma auto perusteltu muutenkin kuin helpoimpana vaihtoehtona. Ollut aina auton omistaja, ei koe, että olisi vaihtoehtoisia kulkuneuvoja. On tottunut siihen, että oma auto on käytössä aina kuin sitä tarvitsee. Käyttää lyhyilläkin matkoilla autoa.
H3	Perheellinen, jolle auto on välttämättömyys. Auto helpottaa tavaroiden säilytystä, lapsien kuljetuksia ja mahdollistaa liikkumisen helpommin kuin julkinen liikenne. Autosta voisi luopua, kun lapset ovat isoja eikä varusteita tarvitse niin paljoa.
H4	Julkisen liikenteen käyttö oli rentouttavaa ja rauhoittavaa omaa aikaa, ja arjessa valittiin jopa pidempi reitti, jos sai istua samassa kulkuneuvossa vaihtamisen sijaan. Lastensaanti voisi olla syy hankkia oma auto.
H5	Oli sitoutunut käyttämään julkista liikennettä, ja muutti nykyiseen asuntoon osittain sen hyvän sijainnin vuoksi suhteessa metroverkkoon. Ei koe, että keskustaan voisi mennä muilla kulkuneuvoilla kuin julkisilla.
H6	Koki julkisen liikenteen olevan helpoin tapa matkustaa Helsingissä. Julkista voi käyttää ajattelematta, kun muihin vaihtoehtoihin menisi ylimääräistä aikaa. Ei harkitse oman auton hankkimista.

Käytänteet ja rutiinit arjen kulkuneuvon valinnassa

Vastauksista huomaa, että ihminen sopeutuu oman arjen rajoitteisiin ja pyrkii toteuttamaan välttämättömyydet, kuten tässä tapauksessa liikkumisen arjessa, mahdollisimman

neutraalisti ja helposti. Samalla rutiineihin tottuu, eikä vaihtoehtoisia tapoja toteuttaa päivittäistä liikkumista edes harkita.

Kun tarkastellaan arjen liikkumisen rutiineihin vaikuttavia elementtejä, nousi vastauksissa esille kaikista kolmesta elementistä esimerkkejä, jotka vaikuttavat voimakkaasti rutiinin muodostumiseen. Arkiliikkuminen kodin ja työpaikan tai koulun välillä on rutiini, joka mahdollistaa ihmiselle hänelle tärkeän asian, oli se sitten työnteon tai opiskelun toteutumisen.

Koska liikkuminen on välttämätöntä ja toistettava joka päivä, on se mukautettu vastaamaan mahdollisimman hyvin kunkin henkilön tarpeita. Materiaalielementti kuvasi haastateltavien konkreettisia toimia arjen liikkumisen sujuvoittamiseksi. Pyöräilijä oli panostanut paljon rahaa varusteisiin, jotta voisi toteuttaa harrastutaan ja kulkea työmatkat pyörällä. Autoilija piti autoa itsestään selvänä osana arkea sen helppouden ja tuttuuden vuoksi. Lapsiperheen vanhempi piti autoa hyvänä tavaransäilytyspaikkana, eikä ollut valmis tuomaan isoa määrää lastentarvikkeita pieneen asuntoonsa. Julkisen liikenteen käyttäjät kokivat sen sujuvammaksi ja halvimmaksi tavaksi liikkua Helsingissä. Haastateltaville muutokset kotitalouden koossa voisi olla syy muuttaa arkirutiineja liikenteen suhteen niin, että vaihtaisivat kulkuneuvoa.

Kompetenssielementin perusteluissa korostuivat rutiinin oppiminen ja uusien asioiden sisäistämisen hankaluus. Yhteiskäyttöautoihin liittyi vastaajien mielissä paljon erilaisia esteitä, joista yli pääseminen olisi vaatinut uuden taidon omaksumista. Esimerkiksi auton varausjärjestelmän käytön opettelu oli lähtökohtaisesti haastavan tuntuista vastaajille, vaikka kellään haastateltavista ei ollut omaa kokemusta auton varaamisesta. Myös sopeutuminen toisten henkilöiden kanssa yhteisen omaisuuden käyttöön koettiin kynnyskysymykseksi, jolle ei oltu valmiita etsimään kompromissia. Haastateltavia mietitytti erityisesti eroavat siisteysstandardit kalliin hyödykkeen kanssa. Huoli oli, että toiset kohtelisivat yhteiskäyttöautoa huonosti, jolloin tunnollisemmat käyttäjät kärsisivät ja joutuisivat huolehtimaan autosta muidenkin puolesta.

Merkityksistä ja symboleista puhuttaessa vastaajilla nousi hyvin erilaisia näkemyksiä arjen kulkuneuvon valintaan vaikuttavista tekijöistä. Kaksi vastaajista sanoi arjen kulkuneuvon valinnan johtuvan osittain siitä, että matka-aika on heille omaa aikaa ja rentoutumista. Tällöin kulkuneuvon vaihtaminen mahdollisesti poistaisi heille tärkeän rentoutumishetken

arjesta, jolloin se hetki pitäisi saada arkeen jostain muusta ajasta. Pyörällä matkansa kulkeva mainitsi työmatkan olevan liikuntaa, jolloin jos siitä luopuisi, myös liikunta vähenisi. Yksi vastaajista totesi oman valinnan mahdollistavan maksimaalisen helppouden ja toimivuuden monihenkisessä perheessä. Yksi vastaajista puolestaan oli valinnut kotinsa arjen kulkuneuvon mukaan, eikä nähnyt syytä vaihtaa hyväksi todettua liikkumismuotoa. Kaikkien haastateltavien vastauksista selvisi, että he olivat tyytyväisiä omiin ratkaisuihinsa arjen liikenteessä. Muut vaihtoehdot koettiin jollain tavalla sopimattomiksi omiin tarpeisiin. Jos muutos pitäisi tehdä, tulisi jonkun arjen osa-alueen muuttua selvästi erilaiseksi, jolloin siihen tulisi sopeutua ja mahdollisesti sitä kautta omaksua uudet rutiinit arjen liikenteeseen.

7.2 Pohdinta käytäntöjen muokkaamisesta

Tässä luvussa pohdin vielä haastatteluja Spurlingin ynnä muiden (2013) esittelemien käytäntöjen muokkaamisen vaihtoehtojen kautta. Nämä kolme vaihtoehtoista tapaa muokata käytänteitä, jotka on esitelty luvussa 4.3, ovat käytäntöjen uudelleenmuotoilu, käytännön korvaaminen uudella käytännöllä tai käytäntöjen yhteyksien muuttaminen. Nostan pohdinnassani esille vaihtoehtoja, joiden avulla yhteiskäyttöautot voisi saada paremmin vastaamaan taloyhtiön asukkaiden tarpeita. Esitellyissä käytäntöjen muokkaamisen malleissa olennaista on, että muutokset lähtevät ulkoisista toimista liikkeelle, eli ovat usein instituutioiden tai yritysten vastuulla.

Tutkimukseni tulosten perusteella yhteiskäyttöautoja tarjoavien yritysten ja taloyhtiöiden tulisi kehittää toimintaansa niin, että asukkaat voisivat omaksua autojen käytön paremmin. Ihmiset eivät tartu heille vieraisiin palveluihin, vaan ne koetaan lähtökohtaisesti liian haastavina ja omaan arkeen sopimattomina toimintoina. Tiedottamalla asukkaille aktiivisesti yhteiskäyttöauton mahdollisuuksista ja kertomalla sen helppoudesta, osa asukkaista voisi omaksua sen helpommin osaksi arkea.

Lapsiperheessä koettiin, ettei matkustamiseen tarvittavia varusteita haluta säilyttää omassa kodissa, jolloin yhteiskäyttöautoilua ei pidetty sopivana ratkaisuna perheelle. Sama tavaroiden säilömistä ongelma voi olla ajankohtainen myös työssäkäyvillä, jotka tarvitsevat omassa työssään erilaisia välineitä ja tarvikkeita. Mahdollistamalla tavaroiden säilytyksen yhteiskäyttöautojen läheisyydessä esimerkiksi taloyhtiön toimesta, useammat asukkaat voisivat kokea yhteiskäyttöauton kokeilun mahdolliseksi.

Yrityksillä tai taloyhtiöillä on mahdollisuus vaikuttaa yhteiskäyttöautojen suosioon. Haastateltavat epäilivät autojen käytön sujuvuutta, koska eivät tiedäneet työ- tai opiskelupaikkansa läheltä paikkaa, minne olisivat voineet parkkeerata auton päivän ajaksi. Käytäntöä uudelleenmuotoilemalla ja satsaamalla parkkipaikkoihin toivotuilla alueilla, yrityksillä on mahdollista lisätä yhteiskäyttöautojen käytettävyyttä ja suosiota. Koska arkirutiinit toistuvat, on yhteiskäyttöautoja tarjoavilla yrityksillä mahdollisuus viedä palvelunsa lähelle arkisia ratkaisuja ja hakea sitä kautta uusia asiakkaita. Liian vaikeaan palveluun ei tartuta, koska arjen kulkuneuvo on valittu helppous edellä.

Varausjärjestelmää tulisi kehittää palvelun käyttäjien toiveiden mukaan, sillä toistaiseksi se koettiin liian vaikeaksi jokapäiväiseen käyttöön. Asukkaille voisi tulla näyttämään miten varausjärjestelmä toimii, tai mahdollistaa esimerkiksi ensimmäinen käyttökerta ilman rekisteröitymistä. Uusien toimintatapojen opettelu koetaan usein raskaammaksi kuin mitä ne todellisuudessa ovat, joten on tärkeää saada asukkaat edes kokeilemaan järjestelmän ja sitä kautta autojen käyttöä.

Tietoa yhteiskäyttöauton kustannuksista tulisi lisätä taloyhtiön ja 24rentin toimesta, sillä tällä hetkellä vastaajilla oli yhteiskäyttöautoilusta kuva kalliina palveluna. Vastaajilla oli käsitys, että yhteiskäyttöautoilu on huomattavan hintaista, eikä siitä oltu valmiita maksamaan pyydettyjä kustannuksia. Toisaalta tarkoista hinnoista ei haastateltavilla ollut tietoa, vaan käsitykset perustuivat mielikuviin. Tiedottamalla hinnoista yksittäiset asukkaat voisivat tarttua yhteiskäyttöauton tuomiin mahdollisuuksiin useammin. Hinnoittelua voisi miettiä esimerkiksi kuukausimaksun kautta, tai antamalla alennusta niille, jotka käyttävät palvelua paljon.

Muutto kauemmas julkisen liikenteen verkosta voisi olla syy vaihtaa kulkuneuvoa arjessa, jolloin materiaalelementin lisäksi myös kompetenssi- ja merkityselementit muuttuisivat. Samat perustelut kulkuneuvon valintaan eivät enää päde, jos ympäristö ei enää mahdollista niiden käyttöä. Lumon taloyhtiöissä on yhteiskäyttöautoja tarjolla myös Helsingin ulkopuolella, jolloin yhteiskäyttöautot voisivat nousta vaihtoehtoiseksi kulkuneuvoksi muiden rinnalle. Parkkimahdollisuuksien tarjoamien keskusta-alueelta olisi yhä tärkeämpää sellaisille asukkaille, jotka ottavat auton käyttöönsä kauempaa Helsingistä.

Merkittävin haastateltavien kertoma syy muuttaa opittua käytäntöä oli muutokset perheessä. Perheenisäys lisää yksityisauton tarvetta, jolloin autoilu tulee ajankohtaiseksi

myös sellaisille, jotka ovat kulkeneet muilla kulkuneuvoilla aiemmin. Yhteiskäyttöautoa tarjoavat yritykset voisivat markkinoida palveluaan helpoksi ratkaisuksi perheelliselle, sillä auto on saatavilla kodin läheltä. Samalla se mahdollistaisi taloudellisen vapauden kiinteän omaisuuden ylläpitokustannuksista.

Liikenneviraston (2018) tutkimuksessa tuli ilmi yhteiskäyttöautojen olevan tuntemattomia suurelle yleisölle. Tehdyn tutkimuksen päätelmissä todettiin, että tunnettavuuden lisääminen on tärkein toimi autojen yleistymisen kannalta. Vaikka esitiedoissa haastateltavat vastasivat yhteiskäyttöautojen olevan heille entuudestaan tuttuja, osa vastaajista ei tiennyt heillä olevan sellaista käytössä taloyhtiön puolesta. Haastateltavilla suhtautuivat autojen varausjärjestelmään varauksellisesti, mikä johtuu siitä, etteivät he tunne järjestelmää riittävän hyvin. Informaation lisääminen tuskin tulee olemaan ratkaiseva tapa saada ihmiset siirtymään yhteiskäyttöautojen käyttäjiksi, mutta se madaltaisi kynnystä kokeilla autoja.

Informaation lisääminen vähentäisi ennakkoluuloja auton ylläpitoon liittyen. Haastatteluissa yhteistä autoa pidettiin riskinä, missä tunnolliset käyttäjät joutuvat kärsimään huolimattomien käyttäjien sotkuista ja auton ylläpidosta. Taloyhtiöasukkaille tulisi avoimemmin tiedottaa yhteisautojen ylläpidon aikataulusta ja standardeista. Käyttäjiä tulisi velvoittaa pitämään huolta yhteiskäyttöautoista, kuitenkin niin, että vastuu ylläpidosta pysyisi palvelua tarjoavalla yrityksellä.

Spurlingin esittelemät käytäntöjen muokkaamisen mallit tarvitsevat toteutuakseen yhteiskunnallisia muutoksia ja toimintatapojen kehittymistä. Toistaiseksi infrastruktuuri ja rakenteet eivät tue yhteiskäyttöautoilun yleistymistä, vaikka autoja jo tarjotaankin kuluttajille. Tällä hetkellä muutos rutiineissa olisi mahdollista saavuttaa muokkaamalla käytännön elementtejä edellä kuvatuilla tavoilla. Myös käytännön korvaaminen täysin uudella käytännöllä on mahdollista, mutta vaatii toteutuakseen ponnisteluja taloyhtiöiltä, yhteiskäyttöautoja tarjoavilta yrityksiltä, sekä mahdollisesti kaupungeilta. Käytäntöjen yhteyksien muuttaminen voisi mahdollistaa yhteiskäyttöautojen yleistymisen, jos infrastruktuuria autojen suhteen parannettaisiin, autoja lisättäisiin taloyhtiöihin ja varausjärjestelmää sujuvoitettaisiin.

7.3 Tutkimuksen luotettavuus

Toteutin esihaastattelun maaliskuussa 2019 ennen varsinaisen tutkimuksen toteutusta. Kuten Hirsjärvi ja Remes (2009) kirjoittavat, esihaastattelu on tärkeä osa tutkimuksen toteutusta, sillä siinä tutkija saa kokeilla sekä kysymystensä että haastattelutilanteen toimivuutta ja mahdollisuuden muokata kysymystenasettelua. Haastattelutilanteen ja -tekniikan luotettavuuden takaamiseksi toteutin esihaastattelun, jonka tuloksia ei otettu mukaan tutkimukseen. Esihaastattelun tarkoituksena oli varmistaa haastattelun teemojen ja kysymyksenasettelun sopivuuden tutkimuskysymyksen kannalta. Lisäksi esihaastattelu oli tarpeellinen, jotta nähtiin miten syvälle teemahaastattelun aihealueita voi viedä kysymällä. Testaamalla haastattelutilannetta selvisi myös olennaisia asioita kysymyksenasetteluun liittyen. Prosessi ja haastattelutekniikka kehittyivät tutkimushaastatteluja tehdessä.

Yksi tutkimuksen osa-alueista oli selvittää kuluttajien arvoja kulkuneuvoa valittaessa. Arvoista keskustellessa tulee huomioida vastaajan mahdollinen miellyttämisen halu, eli vastaukset saattavat antaa todellisuudesta vääristyneen kuvan. Pyrin ratkaisemaan ongelman valitsemalla tutkimusmenetelmäksi teemahaastattelun. Haastattelun ollessa keskustelunomainen vastaaja pääsee kertomaan kokemuksistaan omin sanoin, jolloin vastaajan arvomaailmaa voidaan tarkastella monipuolisemmin. Kysyin haastattelun aikana tarkennuksia kysymyksiin ja pyrin saamaan arvomaailmaan liittyvää kartoitusta tehtyä keskustelun lomasta.

Tutkimuksen luotettavuuteen vaikuttavat haastateltavien määrä ja aineiston koko. Haastatteluja tehtiin, kunnes aineisto kylläntyi, eli aineiston voidaan katsoa olevan riittävän suuri luotettavan tutkimuksen tekoon. Haastattelujen pituus vaihteli 30-60 minuutin välillä, ja aineistoa oli yhteensä noin viisi tuntia. Aineiston laatu pyrittiin varmistamaan litteroimalla haastattelut aina heti haastattelujen jälkeen. Tällöin haastattelut olivat hyvin muistissa, ja niistä saatiin mahdollisimman paljon yksityiskohtia ylös.

7.4 Jatkotutkimus

Jatkotutkimuksen kannalta yhteiskäyttöautot ovat hyvä ja moniulotteinen tutkimuskohde. Tarvetta olisi kvantitatiiviselle tutkimukselle, missä tutkittaisiin laajemman vastaajajoukon näkemyksiä taloyhtiöiden tarjoamista yhteiskäyttöautomahdollisuuksista. Osassa suurten kaupunkien taloyhtiöitä on vähennetty autopaikkoja yhteiskäyttöautojen

yleistyttyä. Olisi mielenkiintoista tutkia, onko osa yksityisautoiluista siirtyneet yhteiskäyttöautojen käyttäjiksi, vai etsineet autolleen parkkitilan taloyhtiön ulkopuolelta. Yleisellä tasolla yhteiskäyttöautoja tarjoavien yritysten tulisi tutkia, ja tutkimustulosten avulla kehittää toimintaansa niin, että yhteiskäyttöautoja olisi kannattavaa ja vaivatonta käyttää myös arkiajossa. Myös varausjärjestelmää voisi kehittää kuluttajatutkimuksen avulla. Suomen yhteiskäyttöautojen käyttö saisi varmasti pontta tutkimalla ulkomaiden toteutuksia ja löytämällä sieltä potentiaalisia ja toimivia malleja.

Lähdeluettelo

Alix Partners. (2020). ALIXPARTNERS' GLOBAL SURVEY SHOWS LIMITED WILLINGNESS TO PAY FOR AUTONOMOUS VEHICLES. Viitattu 20.2.2020. <https://www.alixpartners.com/insights-impact/insights/2019-autonomous-vehicle-report/>

Ball, A. D., & Tasaki, L. H. (1992). The Role and Measurement of Attachment in Consumer Behavior. *Journal of Consumer Psychology*, 1(2), 155–172.

Bardhi, F., & Eckhardt, G. M. (2012). Access-Based Consumption: The Case of Car Sharing. *Journal of consumer research*, (39), 881–898.

Becker, H., Ciari, F., & Axhausen, K. W. (2017). Comparing car-sharing schemes in Switzerland: User groups and usage patterns. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 97, 17–29. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2017.01.004>

Belk, R. (1988). Possessions and the Extended Self. *Journal of Consumer Research*, 15(2), 139. <https://doi.org/10.1086/209154>

Belk, R. (2007). Why Not Share Rather Than Own? *The ANNALS of the American Academy of Political and Social Science*, 611(1), 126–140. <https://doi.org/10.1177/0002716206298483>

Botsman, R., & Rogers, R. (2010). *What's Mine Is Yours: The Rise of Collaborative Consumption*. New York: HarperCollins.

Bourdieu, P. (1977). *Outline of a Theory of Practice*. Cambridge: Cambridge University Press.

Noudettu osoitteesta
<http://web.b.ebscohost.com/ehost/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzU4OTE3NV9fQU41?sid=71320eeb-b5a2-40a4-b890-0f5a5a331570@sessionmgr102&vid=0&format=EB&rid=1>

Cervero, R., & Tsai, Y. (2003). San Francisco City CarShare: Second-Year Travel Demand and Car Ownership Impacts. *Department of Urban Planning*. Noudettu osoitteesta <http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.361.492&rep=rep1&type=pdf>

Durgee, J., & O'Connor, G. (1995). An Exploration into Renting as Consumption Behavior. *Psychology & Marketing*, 12(2), 89–104.

Frenken, K., & Schor, J. (2017). Putting the sharing economy into perspective. *Environmental Innovation and Societal Transitions*, (23), 3–10.

Giddens, A. (1984). *The constitution of society : outline of the theory of structuration*. Cambridge : Polity.

Gram-Hanssen, K. (2011). Understanding change and continuity in residential energy consumption. *Journal of Consumer Culture*, 11(1), 61–78.
<https://doi.org/10.1177/1469540510391725>

Hamari, J., Sjöklint, M., & Ukkonen, A. (2016). The Sharing Economy: Why People Participate in Collaborative Consumption. *Journal of the Association For Information Science and Technology*, 67(9), 2047–2059.

Hargreaves, T. (2011). Practice-ing behaviour change: Applying social practice theory to pro-environmental behaviour change. *Journal of Consumer Culture*, 11(1), 79–99.
<https://doi.org/10.1177/1469540510390500>

Heinonen, V. (2012). Arkielämän tutkimusperinteet, kulutus ja rutiinit. *Kulutustutkimus.Nyt*, 60–74.

Hirsjärvi, S., & Hurme, H. (2009). *Tutkimushaastattelu. Teemahaastattelun teoria ja käytäntö*. Helsinki: Yliopistopaino.

Hirsjärvi, Sirkka, Remes, P., & Sajavaara, P. (2004). *Tutki ja kirjoita* (10. p.). Jyväskylä: Gummerus kirjapaino Oy.

Ilmonen, K. (2007). Johan on markkinat – Kulutuksen sosiologista tarkastelua. Vastapaino: Tampere.

Jackson, T. (2005). Live Better by Consuming Less?: Is There a “Double Dividend” in Sustainable Consumption? *Journal of Industrial Ecology*, 9(1–2), 19–36.
<https://doi.org/10.1162/1088198054084734>

Liikennevirasto. (2018). *Yhteiskäyttöautojen potentiaali ja vaikutukset käyttäjänäkökulmasta. Loppuraportti* (Liikenneviraston tutkimuksia ja selvityksiä No. 25). Noudettu osoitteesta https://julkaisut.liikennevirasto.fi/pdf8/lts_2018-25_yhteiskayttoautojen_web.pdf

Lumon asukasedut. 2019. <https://asuminen.lumo.fi/asukasedut/#yhteiskyttauto>. Viitattu 1.10.2019.

Martin, E. W., & Shaheen, S. A. (2011). Greenhouse Gas Emission Impacts of Carsharing in North America. *IEEE Transactions on Intelligent Transportation Systems*, 12(4), 1074–1086. <https://doi.org/10.1109/TITS.2011.2158539>

Millard-Ball, A. (Toim.). (2005). *Car-sharing: where and how it succeeds*. Washington, DC: Transportation Research Board of the National Academies.

Miller, D. (2001). *Car Cultures*. Oxford.

Neste Oyj. (2019). Nesteen kysely: Yhteiskäyttöautot kiinnostavat vain 7 prosenttia autoilijoista. <https://www.neste.com/fi/tiedotteet-ja-uutiset/transportation/nesteen-kysely-yhteiskayttoautot-kiinnostavat-vain-7-prosenttia-autoilijoista>. Viitattu 11.11.2019.

Parviala, A. (2020). OP:, yhteiskäyttöautojen taru päättyi - pankki luovuttaa kolmen vuoden yrittämisen jälkeen ja pistää ison läjän autoja myyntiin. Yle. <https://yle.fi/uutiset/3-11184635>. Viitattu 20.2.2020

Reckwitz, A. (2002). Toward a Theory of Social Practices: A Development in Culturalist Theorizing. *European Journal of Social Theory*, 5(2), 243–263. <https://doi.org/10.1177/13684310222225432>

Rifkin, J. (2000). *The Age of Access: The New Culture of Hypercapitalism, Where all of Life is a Paid-For Experience*. New York: Penguin.

Schaefer, T., Lawson, S. J., & Kukar-Kinney, M. (2016). How the burdens of ownership promote consumer usage of access-based services. *Marketing Letters*, 27(3), 569–577. <https://doi.org/10.1007/s11002-015-9366-x>

Schatzki, T. R., & PH.D, T. R. S. (1996). *Social Practices: A Wittgensteinian Approach to Human Activity and the Social*. Cambridge University Press.

Schor, J. (2014). Debating the Sharing Economy, 15.

Shaheen, S., & Chan, N. (2015). SHARED MOBILITY DEFINITIONS AND IMPACTS ▪ SPECIAL EDITION ▪ SPRING 2015. *Transportation Sustainability Research Center*, 4.

Shove, E., & Pantzar, M. (2005). Consumers, Producers and Practices: Understanding the Invention and Reinvention of Nordic Walking. *Journal of Consumer Culture*, 5(1), 43–64.

Shove, E., Watson, M., & Pantzar, M. (2012). *The Dynamics of Social Practice : Everyday Life and How It Changes*. Noudettu osoitteesta <http://web.b.ebscohost.com/ehost/ebookviewer/ebook/bmxlYmtfXzQ3MjQ1N19fQU41?sid=490f9a1c-4254-438f-ac51-de5d6df27816@pdc-v-sessmgr02&vid=0&format=EB&rid=1>

Spurling, N., McMeekin, A., Shove, E., Southerton, D., & Welch, D. (2013). Interventions in practice: re-framing policy approaches to consumer behaviour. *Sustainable Practices Research Group Report*, 56.

Stat. (2019). Moottoriajoneuvokanta (verkkojulkaisu). Viitattu 11.11.2019. https://www.stat.fi/til/mkan/2018/mkan_2018_2019-03-22_tie_001_fi.html

Stillwater, T., Mokhtarian, P., & Shaheen, S. (2009). Carsharing and the Built Environment Geographic Information System–Based Study of One U.S. Operator. *Journal of the Transportation Research Board*, (2110), 27–34.

Takala, S., (2018). Yhteiskäyttöautot yleistyvät nyt taloyhtiöissä, koska niillä voidaan vähentää kalliiden autopaikkojen rakentamista. Viitattu 13.11.2019. <https://www.rakennuslehti.fi/2018/03/yhteiskayttoautot-yleistyvat-nyt-taloyhtioissa-koska-niilla-voidaan-vahentaa-kalliiden-autopaikkojen-rakentamista/>

Tuomi, J., & Sarajärvi, A. (2018). *Laadullinen tutkimus ja sisällönanalyysi*. Helsinki: Kustannusosakeyhtiö tammi.

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2017a). *Jakamistalouden säädösympäristö. Haasteet ja kehittämistarpeet* (Virkamiesselvitys No. 44) (ss. 1–62). Helsinki. Noudettu osoitteesta http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/160356/TEMrap_44_2017_verkkojulkaisu.pdf

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2017b). *Valtioneuvoston selonteko kansallisesta energia- ja ilmastostrategiasta vuoteen 2030* (No. 4) (ss. 1–119). Helsinki. Noudettu osoitteesta http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/79189/TEMjul_4_2017_verkkojulkaisu.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Työ- ja elinkeinoministeriö. (2019). *Jakamistalouteen liittyvien kysymysten vaihtoehtoisia ratkaisutapoja*. (No. 2019:31). Helsinki. Noudettu osoitteesta http://julkaisut.valtioneuvosto.fi/bitstream/handle/10024/161541/31_19_Jakamistalous.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Urry, J. (2004). The ‘System’ of Automobility. *Theory, Culture & Society*, 21(4–5), 25–39. <https://doi.org/10.1177/026327640404046059>

Vaskelainen, T. (2018). *The Emergence of the Sharing Economy Industry: Insights from the German Carsharing Industry* (Väitöskirja). Jyväskylän yliopisto.

Verplanken, B., & Wood, W. (2006). Interventions to Break and Create Consumer Habits. *Journal of Public Policy & Marketing*, 25(1), 90–103. <https://doi.org/10.1509/jppm.25.1.90>

Warde, A. (2005). Consumption and Theories of Practice. *Journal of Consumer Culture*, 5(2), 131–153.

Warde, A. (2015). The Sociology of Consumption: Its Recent Development. *Annual Review of Sociology*, 41(1), 117–134. <https://doi.org/10.1146/annurev-soc-071913-043208>

Liitteet

Haastattelurunko

Taustatiedot

- Ikä ja asuinpaikka, koulutus, työpaikan sijainti/koulun sijainti kotoa

Ensisijainen kulkuneuvo arjen menoissa

- Ensisijainen kulkuneuvo arjessa
- Kulkuneuvo, matka-aika, syyt miksi valitsit kulkuneuvon
- Kuvaile arkimatkaa: liikkeellelähtö, kävelyetäisyydet, kustannukset
- Matkan arkisuus ja spontaanius
- Arvot, mitkä valinnassa tärkeitä

Yhteiskäyttöautosta

- Kokemukset
- Mielikuvat autosta, mielikuvat auton käyttäjistä
- Mitä teet, jos haluat käyttää yhteiskäyttöautoa?
- Taloyhtiön tuoma mahdollisuus käyttää
- Yhteiskäyttöauto työ-/koulumatkoilla
- Tulevaisuus
- Ongelmat

Kokemuksista ja merkityksistä

- Muutokset arjessa, matkoissa ja toimintaympäristössä
- Arvot
- Perhe, koti, työpaikka, muut ihmiset